



# Platform Vlieghinder Regio Castricum

o.a. Akersloot Bakkum Castricum Heemskerk Heiloo Limmen Uitgeest

**Aan :** De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
Mw. Drs. M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX 's Gravenhage

**Betreft :** Wensen van Bewoner-Platforms ten aanzien van  
De Evaluatie van de Wet Luchtvaart en de Schipholbesluiten

**Bijlage :** Nota: "Als een Goed Instrument"

DG LUCHTVAART	
Datum: 8 APR 2004	
Ter behandeling aan: <i>MS</i> <i>POG</i> <i>ME.S</i>	
Opbergen	

Mevrouw de Staatssecretaris,

In Uw brief van 24 juni 2003 aan de voorzitter van de Tweede Kamer deelt U mee aandacht te willen schenken aan het plan van aanpak voor de evaluatie van de Wet Luchtvaart en de uitvoeringsbesluiten. Uit de informatie van CROS bereikte ons de wens van het ministerie om een bijdrage aan het evaluatietraject te leveren. In relatie daarmee laat U ook de mogelijkheid openlaten voor voorstellen tot meer fundamentele wijzigingen van evaluatieaspecten in het MER Schiphol. Daarbij staat U een nauwe samenwerking met de regio voor ogen.

Gezien hun nauwe betrokkenheid bij deze problematiek hebben de bewoners zich spontaan verenigd in bewonerplatforms. In een vroeg stadium hebben deze platforms het voornemen opgevat een gezamenlijke bijdrage te leveren aan het ontwikkelen en kenbaar maken van wensen en voorstellen voor aanpassing van het stelsel. Hiertoe zijn adviezen ingewonnen bij de vele instanties, waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage, het RIVM, de LVNL, het IKB van CROS, de commissie Eversdijk, Stichting Natuur en Milieu (Fransen), Kamerleden en Gemeentebesturen.

Op grond van de opgedane ervaringen is een nota met wensen en voorstellen opgesteld, getiteld "Als een Goed Instrument".

Deze nota is na voorafgaande bestudering door de platforms in gezamenlijkheid besproken en goedgekeurd.

Gelet op de termijnen die daarvoor bestaan en gezien het belang dat U eraan hecht dat de wensen van afzonderlijke partijen U onverkort bereiken is besloten u deze zonder tussenkomst van derden aan te bieden.

Wij hopen dat de nota een betekenisvolle bijdrage mag leveren aan de opbouw van een ter zake doend evaluatietraject en zullen ook in de toekomst gaarne blijf geven van onze bereidheid mee te werken aan een voorbeeldige relatie tussen luchtvaart en omwonenden. Verder hopen wij dat u ons de gelegenheid zult bieden om elementen van deze nota mondeling toe te lichten.

M/S/SG/PSG	dienst	<i>dgl</i>
Datum: 6 april 2004		
- 7 APR 2004		
Behandeling:		
<input checked="" type="checkbox"/>	eindparaaf	<i>File</i>
<input type="checkbox"/>	advies	
<input type="checkbox"/>	ambtelijk afdoen	
<input type="checkbox"/>	ter kennisgeving	
Vorig nr:	Volg nr:	
Afschening voor:		



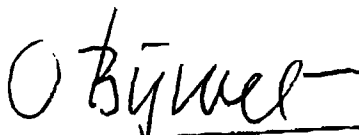


## Platform Vlieghinder Regio Castricum

o.a. Akersloot Bakkum Castricum Heemskerk Heiloo Limmen Uitgeest

Met grote belangstelling zien wij u antwoord tegemoet.

Hoogachtend,  
mede namens onderstaand bewonerplatforms:



Prof dr O.L.M. Bijvoet

Platform Vlieghinder Regio Castricum  
Postbus 327  
1900 AH Castricum  
Tel.: 0251 65 86 81

B. Poelstra  
Voorzitter Platform Vliegoverlast Zaanstad

Dr. K. Weijer  
Platform Vliegoverlast Amsterdam

Ir R.N. van den Brink  
Pressiegroep Velsen Overlast Schiphol

R. van der Pol  
Platform Vliegtuigoverlast Oostzaan

F. Koopman  
Werkgroep Luchtruim IJmond-Noord

Drs. J. H. Griese  
Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol

K de Vos  
Bewonersbelangen Assendelft

B. van den Born  
Dorpsbelangen Wijk aan Zee

G.B. Geerdink  
Dorpsraad Spaarndam

Mw. E. Swart  
Milieucontact Heiloo



# ALS EEN GOED INSTRUMENT

*Gezamenlijke Discussiebijdrage*

*van*

*Bewoner-Platforms rond Schiphol*

*ten behoeve van*

*de Evaluatie van de Wet luchtvaart en de Schipholbesluiten*

PLATFORM Vliegoverlast Zaanstad  
PLATFORM Vliegoverlast Amsterdam  
PLATFORM Vlieghinder Regio Castricum  
PRESSIEGROEP Velsen Overlast Schiphol  
PLATFORM Vliegtuigoverlast Oostzaan  
WERKGROEP Luchtruim IJmond-Noord  
PLATFORM Leefmilieu Regio Schiphol  
BEWONERSBELANGEN Assendelft  
DORPSBELANGEN Wijk aan Zee  
DORPSRAAD Spaarndam  
MILIEUCONTACT Heiloo



## ALS EEN GOED INSTRUMENT

### *Inleiding*

In de Handhavingsrapportage Schiphol 2003 aan de Tweede Kamer staat 'dat er volgens de wet en besluiten ten aanzien van geluidbelasting geen grenswaarden zijn overschreden'. Dat is juist. Het probleem is dat in de wet de sector nergens wordt verplicht om rekening te houden met klachten zoals wij die kennen. Wat dat betreft heeft de overheid in de huidige situatie noch de wil, noch mogelijkheid om Schiphol tot de orde te roepen. Wanneer je naar de bestaande regels en normen kijkt, lijkt alles in orde.

Ons betreft de voorbereiding op het oordeel dat in 2005/6 zal moeten worden geveld over de waarde van die bestaande regels. De vuistregel voor dat oordeel is dat geluidbelasting en veiligheid ten opzichte van 1990 niet mogen zijn toegenomen en zelfs moeten zijn verbeterd, ondanks groei van Schiphol. Wanneer de overheid zou concluderen dat alleen de normen uit de PKB/Wet luchtvaart zullen bepalen of dit het geval is, dan dreigt de huidige toestand definitief te worden, gaat de ervaring van de burger bedreigd te worden onverminderd door en staan we open voor nog ergere dingen.

Nu denken wij dat er veel argumenten zijn om te zeggen dat de genoemde normen niet geschikt zijn voor die evaluatie. Ten eerste zeggen ze niets over veiligheid. Maar een verrassing is dat we ook niet de goede middelen hebben om te beoordelen of de bestaande normen zelf wel passend zijn om dit doel te bereiken. Je kunt namelijk bestaande regels niet gebruiken om te beoordelen of diezelfde bestaande regels voldoen.

Wat ter discussie moet staan is dus niet: handelt de sector fatsoenlijk? Iedereen denkt dat Schiphol dat niet doet en dat geldt ook voor de LVNL. Toch handelen beide naar de wet. In dit opzicht lijkt de wet zeker niet geslaagd. Maar wat we vooral moeten uitvinden is: hoe we daar dan in 2005/6 democratisch over kunnen oordelen en wie dat moet doen.

Het zou vreemd zijn als de overheid zelf oordeelde over falen of slagen van eigen werk, of als de sector dat deed. Nee, het aanbrengen van ideeën voor de evaluatie in 2005/6 is ons inziens een taak van bewoners en gemeenten en het doorgeven daarvan aan de Regering taak van de de volksvertegenwoordigers in de Tweede Kamer. Zo laten we de democratie haar werk doen.

Er moet eenheid van visie ontstaan over de middelen om het groeiproces van Schiphol en de dynamiek daarvan in de vingers te krijgen en zichtbaar te maken in relatie tot de effecten op de gemeenschap. Dat zal niet alleen het beoordelen mogelijk maken maar ook een betere kritische evaluatie van toekomstige plannen. Misschien zal het zelfs invloed kunnen hebben op de regulering van de dagelijkse praktijk.

### *Doelstelling*

In de inleiding werd gewezen op het belang van eenheid van visie tussen bewoners, gemeenten en een goed contact van deze met Regering en de Tweede Kamer. Eenheid met betrekking tot de gemeenschappelijke belangen. Daar waar belangen regionaal zijn moet onafhankelijk kunnen worden gehandeld. De gemeenschappelijke strategie moet gericht zijn op het scheppen van een goed instrument om de milieueffecten en heden ten dage in het bijzonder de geluidbelasting op behoorlijke wijze onder de knie te krijgen.

Wat hier volgt is een schets voor zo'n instrument. De doelstelling moet realistisch zijn. Daarom kan die het beste uitgaan van bestaande middelen en situaties. De voorstellen en suggesties worden geplaatst in het verlengde van de bestaande politieke en maatschappelijke situatie en niet haaks daarop.

Gemeenschappelijkheid vraagt helderheid en duidelijkheid in bedoelingen. Voorstellen in het belang van bewoners, moeten zoveel als mogelijk aansluiten bij de andere ontwikkelingen van de mainport. Ze moeten niet gericht zijn op bestrijden van de sector, maar juist op kwalitatieve verbetering van de relatie tussen sector en bewoners van de randstad. Het moet helpen om deze relatie zichtbaar te maken en daarmee handelbaar. Met zichtbaarheid bedoelen wij geen abstractie meer een concreet ding.

Die zichtbaarheid wordt bereikt door te streven naar de ontwikkeling van een groot basis-geluidslandschap, op vier- of zescijferig postcodeniveau, dat alle betrokken regio's omvat. We zijn het dan ook eens met de commissie Eversdijk dat spreken over een buitengebied eigenlijk is spreken over alle regio's. De gebieden die er wat hinder betreft uitspringen, liggen niet vast, maar wisselen. Ze worden niet bepaald door een lijn op de kaart maar hangen af van actuele omstandigheden. Het zijn geen geografische gebieden, maar aandachtsgebieden (zie onder). Technieken en de gegevens nodig voor dergelijke landschappen bestaan al lang. Ze worden bijvoorbeeld gebruikt voor het ontwerpen van landbouwadvisen in verband met klimatologische omstandigheden.

### *Landschap*

Zo'n landschap moet verder ingevuld worden vanuit gegevensverzamelingen van velerlei soort. De eerste daarvan zijn de Fanomos data. Met behulp van Fanomos is jaren lang voor alle vliegverkeer gedetailleerd vastgelegd hoe, waar, hoe hoog en waarmee werd gevlogen. Het vormt bijvoorbeeld de basis voor berekeningen van geluidbelasting in de handhavingpunten. Dit kan de basis vormen voor de uitwerking van het geluidslandschap. Het verschil met nu is de fijnmazigheid en het richten op een groot gebied.

Belangrijker dan dit verschil alleen is, dat daarnaast ook andere gegevens ingepast zullen moeten worden en daarmee in verband gebracht. Noem gegevens over baangebruik, baanwisseling, baanpreferenties maar ook, over locale bevolkingsdichtheid, de klachtenregistratie (IKB) data, enquêtegegevens enzovoorts.

Zo kan bijvoorbeeld zichtbaar en meetbaar worden of, hoe, waar en waarom hinderlandschappen, gedefinieerd volgens Europese formules op grond van berekeningen, verschillen van klachtenlandschappen. Kortom het is niet enkel een handhavingstelsel, maar het opent de mogelijkheid tot het kritisch stellen en beantwoorden van vragen.

Bij landschap heb je de neiging te denken aan een kaart: een statisch geheel. Maar in de luchtvaart wisselt alles: er komen banen bij: baangebruik wisselt van periode tot periode. De wind draait. Klachten nemen toe en af. De landschapkaart moet een extra dimensie hebben, de dimensie tijd. De kaarten moeten veranderingen in de tijd vastleggen. Dit vastleggen wordt aangevuld met een continu doorgaan van meten en analyseren van veranderingen ook na vandaag. Hindergebieden zijn geen vaste gebieden. Soms is er geen hinder. Soms wel. Het zijn aandachtsgebieden in een vlammenspel dat op de landschapkaart zichtbaar, maar vooral ook meetbaar wordt. Zichtbaar en meetbaar wordt hoe en waarom dat vlammenspel in de tijd verandert, afhankelijk bijvoorbeeld van de aanleg van een nieuwe baan, verandering van baanpreferentie, of alleen maar van baangebruik samenhangend met langdurige



meteorologische veranderingen of van onderhoud. Je kunt nu met vroeger vergelijken (evaluatie), en nu met straks (voorspellen).

### *Procesmatige analyse*

Sommige veranderingen zijn omkeerbaar, zoals verandering van windrichting. Andere veranderingen zijn niet omkeerbaar, zoals de aanleg van een nieuwe baan. Men spreekt bij onomkeerbare verandering - in de tijd - van 'proces'. De tijd schrijdt voort. Je moet dus een procesmatige analyse maken van de veranderingen van de berekende geluidbelasting door de tijd heen. Je moet zichtbaar kunnen maken en berekenen hoe de ene verandering afhankelijk is van een andere. Wat met Schiphol gebeurt is een maatschappelijk proces en een dergelijk proces moet je eveneens als proces behandelen en niet als een statisch gegeven.

Zo kun je de samenhang tussen bijvoorbeeld veranderingen in data en veranderingen in hinder in de vingers krijgen. Ook is dan beter afleidbaar wat de Polderbaan bijvoorbeeld werkelijk heeft gedaan. Wat de verplaatsing van dichtbevolkt naar dunner bevolkt gebied in werkelijkheid voorstelde. Men zal en kan op grond van gegevens en niet van vermoedens ook schattingen kunnen gaan maken over wat je van een tweede Kaagbaan verwachten kunt voor het Westen van de randstad, maar ook bij Almere. Dat kan, omdat je als het een gefingeerd spel kunt spelen. Je kunt een stuk verleden heropvoeren, maar nu met een nieuwe baan er in en kijken wat er dan gebeurt..

We moeten een samenhangende visie ontwikkelen op de noodzaak van zo'n procesmatige analyse. Deze moet de groei en veranderingen begeleiden als middel om het groeiproces van Schiphol en zijn dynamiek in de vingers te krijgen en zichtbaar te maken in zijn relatie tot de effecten op de gemeenschap. Dat zal niet alleen kritisch beoordelen van het verleden en van actuele ontwikkelingen mogelijk maken, maar ook een kritische evaluatie van toekomstige plannen. In die zin ligt de verantwoordelijkheid voor het tot stand brengen daarvan bij VROM. Maar, misschien kunnen met behulp van die procesmatige analyse, programma's ontwikkeld worden die, net als meteo-analyse, bijdragen een optimale regulering van de dagelijkse praktijk. In die zin ligt het bij V&W.

### *Evaluatie van de Luchtvaartwet*

Er moet een zekere haast gemaakt worden met een dergelijk instrument. In 2005/6 moet worden geëvalueerd of de doelstellingen van de Wet Luchtvaart en de Luchtvaartwet zijn bereikt. Geëvalueerd moet worden of in 2005/6 de doelstelling, planologische rust, al of niet is bereikt, uitgaande van, en in vergelijking met 1990, zoals dat zo mooi in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol heet. Dit kan nooit gebeuren met de huidige handhavingmiddelen. Je kunt een instrument, een meetlat, niet controleren, niet ijken, met de eigen maatstepen, met zichzelf. Het is een taak van een commissie als Eversdijk daarvoor maten te ontwikkelen. Het hier genoemde instrument is een suggestie voor zo'n maat. Het is dan ook niet verwonderlijk dat deze suggestie enigermate in het verlengde daarvan ligt. Maar wij bedoelen meer.

Wanneer we eenmaal beschikken over een procesmatige analytische begeleiding van de ontwikkelingen, kan worden onderzocht hoe men ook op dit gebied zijn vragen duidelijker kan stellen. Men kan de vraagstelling steeds vernieuwen op grond van nieuwe bevindingen. Het kan niet meer voorkomen dat men zoiets als klachten niet serieus neemt omdat het niet past in het model. Dan pas kunnen er criteria komen voor wat dat planologische rust zelf

eigenlijk van je vraagt. Omdat je over een wendbaar elektronisch systeem beschikt maakt het zelfs niet eens zoveel uit of je nu Ke, Ldn, Laeq of Lden als parameter gebruikt. Het mooie is dat je vragen kunt: "En wat als je het zo berekent?" Je kunt bijvoorbeeld ook zoeken naar antwoorden op de vraag: waar kunnen wij het beste vaste meetpunten zetten als de aandachtgebieden, de hindergebieden, zo variabel zijn?

### *Een Instituut?*

Ontwikkelen van dit instrument kost inspanning, tijd en geld en mensen. Met goede wil alleen zijn we er niet. Daarvoor moeten mensen worden aangesteld, een 'instituut'. Dat zou betekenen dat je begint aan iets nieuws. Dat is niet zo. De basis bestaat. Fanomosgegevens worden reeds opgeslagen. Klachtenregistratie is een feit. Gegevens over banen worden opgeslagen. Er bestaat een overleg in CROS. Er is dagelijks planning tussen luchthaven (AAS), LVNL en vliegmaatschappijen. Basiskennis voor berekenen en ontwikkelingen van geluidslandschappen bestaat. Het NRL heeft in het verleden berekeningen uitgevoerd. Gaat het dan alleen maar om een goede wil tot samenwerking?

Wij denken dat het feit dat iets als CROS bestaat en een klachtenbureau, een signaal zijn dat de hiervoor geschetste problematiek de overheid bij zijn planning in het verleden wel voor ogen heeft gestaan. Maar de problemen hadden zich nog niet zo ontwikkeld dat de vragen, de contouren duidelijk waren. Dat worden ze heden ten dage wel. Vandaar dat er wel aanzetten bestaan, maar dat we pas op basis van bijsturen van de reeds bestaande aanzetten een dergelijk instituut kunnen verwezenlijken. Natuurlijk moet een bovengenoemde onderneming een onafhankelijk maar wel structureel deel van de sector worden. Het instituut moet een eigen status hebben naast de verkeersleiding. Het moet een gelijkwaardige, maar geheel onafhankelijke partner zijn met een eigen directie. Het deel van fondsen voor *research* en *development* dat niet is gericht op economie maar op ecologie kan daar legitiem voor worden gebruikt. Instituten als NRL kunnen ondersteuning en *know how* bieden. Plaats het instituut op het terrein van de luchthaven.

Maar het Klachtenbureau van CROS, het IKB, zou wel naar dit instituut moeten worden verplaatst, als onderdeel ervan. Drie voordelen: Het klachtenbureau kan dan doen wat mensen intuïtief van het bureau verwachten: dat is effectief bijsturen. Informatie naar buiten is uit de eerste hand. De klachtgegevens komen direct aan waar ze horen en worden professioneel verwerkt.

### *Binnen Bestaand Wettelijk Kader*

Met de laatste opmerking wordt geleidelijk zichtbaar hoe de problematiek van een dergelijk instituut binnen de structuur van, en in de geest van de huidige wet kan worden opgelost. De ontwikkeling staat niet meer haaks op het verleden, maar vult aan en ontwikkelt wat daar tot nog toe ontbrak en werd nagelaten. Een zekere beperktheid van de outlook in het verleden wordt gecorrigeerd.

Maar er is meer. Zo kunnen waarschijnlijk eindelijk ook procesbegeleidingstechnieken worden ontwikkeld voor van dag tot dag beheersen van hinder in het dagelijks verkeer, zoals nu al gebeurt met weer en wind. Vandaar dat het instituut op het terrein van de luchthaven hoort. De voordelen van de verplaatsing van het klachtenbureau zijn evident: Het kan doen wat mensen intuïtief er van verwachten: dat is effectief bijsturen. Informatie naar buiten is uit de eerste hand. De klachtgegevens komen direct aan waar ze horen en worden professioneel

verwerkt. Er zijn korte lijnen naar de uitvoerende instanties. Praktische naar de LVNL en overlegmatige naar de commissie E2MC, overleg tussen AAS en LVNL, waarbinnen het ook thuishoort.

Werkt het instituut dan zal de rol van CROS aan gewicht winnen. Fricities zullen er waarschijnlijk altijd wel blijven in de dynamische wereld van de luchtvaart. CROS zal dus een functie blijven houden. Het Instituut kan helpen discussiepunten, die toch naar verwachting voornamelijk op het gebied van de spanning tussen economie en de leefbaarheid liggen, transparant te maken. Het instituut treedt dan feitelijk op als ondersteuning van de burgersector. Het overleg in CROS zal meer gewicht krijgen. Bekeken dient dan te worden of het in formele zin dan ook meer gewicht verleend moet worden.

#### *Verleden en Toekomst*

Hiermee is aangegeven dat wat gevraagd wordt dus inderdaad ligt in het verlengde van het verleden. Het vraagt geen formele wijziging van reeds bestaande zaken maar een vernieuwing van inzicht en instelling.

De natuurlijke grenzen die aan iedere economische ontwikkelingen in een eng gebied als de randstad gesteld moeten worden zullen zo tijdig en helder zichtbaar worden. Het zal ons in staat stellen om ons eerder aan te passen aan de eisen van de toekomst.

Wij denken dat de bevolking rond Schiphol in zijn geheel het recht heeft om een dergelijke ontwikkeling te eisen. Dat deze ondersteund door eigen gemeenten op ondersteuning van de Kamer zal moeten kunnen rekenen. Het doel is immers een voorbeeldige situatie waarin onze eigen luchthaven ook op kwalitatief gebied met de andere mainports zal kunnen concurreren en ook daar een wetenschappelijk leidende plaats innemen. Geen import maar export van kennis. Het is een waardige aanvulling van de bedoelingen van VROM en V&W en zou als zodanig programmatisch de doelstellingen van de overheid kunnen aanvullen in plaats van bestrijden.

*Het doel van de strategie is niet slechts een eenmalig evalueren van de situatie maar ook het scheppen van een instrument dat blijvende beheersing mogelijk moet maken van de ecologische effecten van de bedrijvigheid, haar betekenis voor het welzijn van omwonenden.*

Het werd reeds gezegd. In enkele opzichten liggen aspecten van dit voorstel in het verlengde van waar commissies als Eversdijk als opvolger van Berkhout bij betrokken zijn. Maar de doelstellingen is ruimer, realistischer en meer ter zake. Het gaat niet om navelstaren maar om een blik op de toekomst. Wij denken dat de tijd is aangebroken om een doorbraak te vinden uit de impasse waarin voortdurend antagonisme tussen partijen ons heeft geleid.

Het wordt tijd dat gezien wordt dat werkelijke vooruitgang niet kan bestaan zonder dat deze ook een vooruitgang is op kwalitatief gebied. Niet alleen Schiphol moet groeien, ook de leefbaarheid.

Castricum, 29 maart 2004



# Platform Vlieghinder Regio Castricum *02250*

o.a. Akersloot Bakkum de Egmondten Castricum Heemskerk Heiloo Limmen Uitgeest



*behandelingsbericht verzonden*

De Heer J. Gosse  
Projectleider Schiphol MEIS  
Ministerie Verkeer en Waterstaat  
Postbus 90771  
2509 LT den Haag

DG LUCHTVAART	
SOL nr.	<i>Nao</i>
Datum	<i>1 JUL 2004</i>
Ter behandeling aan:	Opbergen
<i>MGS</i>	

Contactpersoon  
dr O.L.M. Bijvoet  
Datum  
29 juni 2004  
Onderwerp  
Notitie "ZORGZAAM STUREN"

Telefoon  
(0)251 658681  
Uw kenmerk  
-

Zeer geachte Heer Gosse,

U heeft als het goed is reeds een copie ontvangen van een reactie die de samenwerkende Platforms rond Schiphol gezamenlijk hebben gezonden naar de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid 2003. Het is hun reactie op de tweede Voortgangsrapportage. De reactie ging vergezeld van de hierbij gevoegde notitie "Zorgzaam Sturen". Deze notitie zal tevens fungeren als bijlage bij de nota van de Platforms "Als een goed Instrument".

Gaarne verzoek ik U namens de in het overleg verzamelde Platforms de nota (die wij U al eerder mochten toelichten) en in het bijzonder deze notitie - die dieper op het probleem van het flexibel sturen in gaat - te willen betrekken bij de door U in het kader van de evaluatie te onderzoeken voorstellen voor verbetering. Ik denk dat de stukken aan de randvoorwaarden uit het "Plan van Aanpak" voldoen. Zo niet, dan horen wij dit natuurlijk graag .

Met vriendelijke groet,  
Hoogachtend,

dr O.L.M. Bijvoet  
Woordvoerder Platformoverleg

Pag 1/1

## ZORGZAAM STUREN

*Deze notitie is een bijlage bij de reactie van de platforms op het tweede voortgangsrapport van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV, Commissie Eversdijk). De bijlage is geschreven vanuit de visie vervat in hun nota "Als een goed instrument" en fungeert dus daarin als toelichting in het licht van de tweede rapportage van de CDV.*

### *1. Zoeken naar de grenzen van het Buitengebied*

In de nota "Als een goed Instrument" wordt de term buitengebied gebruikt om alle gebieden aan te duiden waar vliegtuiggeluid in belangrijke mate hinder kan veroorzaken. De CDV doet twee voorstellen, waaronder één voor een ruime begrenzing van het buitengebied. Dit gebeurt op uitdrukkelijk verzoek van de staatssecretaris. De grenzen opnieuw definiëren is ook nodig omdat de term 20 Ke zone, zoals de commissie aantoonde, in het 'nieuwe' LVB/wet luchtvaart stelsel geen betekenis heeft nadat naar Europese maatstaven de Lden als maat is ingevoerd. De twee buitengebieden waaruit een keus moet worden gemaakt omgeven beide hetzelfde centrum, maar voor één daarvan is de buitengrens ruimer dan voor het andere.

Als binnengrens geeft CDV: "De binnengrens ligt vast; dat is de ring van handhavingpunten in het LVB". Binnen dit gebied, maar niet in de handhavingpunten, kan de belasting hoger zijn dan het maximum dat in de handhavingpunten mag worden gemeten. Het aantal geluidbelastingen wordt gerelateerd aan een maximum aantal geluidbelaste woningen binnen deze ring.

Het gaat om de buitengrenzen. Bij het kleinste voorstel ligt de buitengrens van het buitengebied bij 50 dB(A) Lden. Dat is de meest binnenwaartse Lden-contour die overal op of buiten de oude 20 Ke-contour ligt. Op enkele plaatsen vallen de contouren samen, op andere ligt de berekende Lden-contour ruimer. Vandaar de opmerking: "de buitengrens gevormd door de 20 Ke-contour is te krap".

Het tweede voorstel laat een ruimere buitengrens zien. Die ruimere grens wordt gevormd door de 45 dB(A) Lden-countour. De keuze daarvan is zinvol. Volgens op dit moment door de Europese commissie beschikbaar gestelde gegevens is namelijk bij minder dan 45 dB(A) Lden het percentage gehinderden door vliegtuiggeluid nergens meer dan wat volgens de wet aanvaardbaar is voor andere vormen van omgevingsgeluid, zoals trein en wegverkeer. Op die manier neemt de luchtvaart in de wijde omgeving buiten het buitengebied geen bijzondere positie meer in. "Enig omgevingsgeluid is nu eenmaal onontkoombaar". Daarmee biedt de Commissie Eversdijk een formele definitie die in de praktijk zou moeten overeenkomen met het buitengebied als aandachtgebied, zoals door de Platforms gedefinieerd.

Er ontstaan zo 3 gebieden: de wijde omgeving, een binnengebied en daartussen het buitengebied.

Interessant is, dat deze gebieden van elkaar verschillen op grond van de eigenschappen van het daarbinnen voorkomende vliegtuiggeluid. Voor elk gebied is de aard van de neerslag van dit vliegtuiggeluid karakteristiek. De wet regelt welk niveau van neerslag toelaatbaar is en wat de normen zijn volgens welke geluidgrenzen worden gehandhaafd en wie het toezicht uitoefent.

1.1. *De wijde omgeving.* In de wijde omgeving is de storing door vliegtuiggeluid beperkt tot wat in het algemeen als normaal wordt geaccepteerd, bij wet. Er is geen speciaal toezicht. Per definitie zou het aantal gehinderden gering niet af moeten wijken van wat ook in het algemeen als 'normaal' wordt geaccepteerd.

1.2. *Het Binnengebied.* Hinder is daar structureel aanwezig volgens een relatief onveranderlijk patroon. Samenhangend met de vaste baanligging en het wisselend baangebruik, met een vaste bovengrens gelijk aan de geluidneerslag afkomstig van een vliegtuigbestand dat overeenkomt met de invoergegevens van 1990 en daaruit in het LVB volgens een met het baangebruik overeenkomend scenario berekend voor de 35 omgevende handhavingpunten. Daarbinnen wordt het aantal belaste woningen beperkt en het aantal belaste bewoners constant gehouden. In wezen is er weinig variatie in het gebruik van

het binnengebied en is de belasting voornamelijk afhankelijk van het totaal en de aard van de te verwerken vliegtuigen.

- 1.3. *Het Buitengebied.* Tussen beide in gelegen. Het tweede rapport wijst er op, dat er volgens de op dit moment geldende criteria geen handhaving van geluidneerslag is in of rond het buitengebied, gericht op de bescherming daarvan. Berekeningen door de CDV geven aan dat de neerslag de laatste jaren overall lager was dan 35 Ke, maar de zoneberekening voor nieuwe voorstellen laten ook zien dat deze vaak de 50 dB(A) Lden kunnen overtreffen. Er wordt gestart en geland volgens talrijke verschillende vliegbanen, routes en vliegpatronen, en gevlogen op zeer verschillende, en over grote gebieden zelfs volgens de minimaal toegestane hoogten. Door het jaar heen wisselt het preferente gebruik van banen voor starten of landen sterk en zowel voor langdurige perioden (sturing), als voor korte (meteo). De sturing geschiedt door de LVNL, die daarbij wordt beperkt door het grote aantal door de overheid voorgeschreven regels.

De geluidneerslag is er, anders dan in het binnengebied, extreem variabel en overtreft per definitie de mate waarin hinder als conventioneel acceptabel wordt beschouwd. Tegenover variabiliteit van hinder staat een strak regelsysteem waarbinnen korte termijn aanpassingen vrijwel onmogelijk lijken. Er zijn regio's waar de aard van hinder op de ene plaats structureel sterk afwijkt van de aard van de hinder elders. Het gebruik van de polderbaan als startbaan en het precies volgen van voorgeschreven vliegbanen garandeert bijvoorbeeld relatieve afwezigheid van hinder in Castricum, maar belast Spaarnedam en Velsen sterk en omgekeerd.

	<b>Hinder</b>	<b>Sturing</b>	<b>Type Sturing</b>
<b>Binnengebied</b>	Ernstig	LVNL	Star
<b>Buitengebied</b>	Wisselend	Wetgever/LVNL	Star
<b>Verre gebied</b>	'Normaal'	Wetgever	Geen

## 2. *Stel de grenzen zo vast dat deze zinvol zijn en niet berusten op willekeur*

De keus voor waar het buitengebied begint en ophoudt berust op het feit dat de hinder er andere eigenschappen heeft dan die in beide andere. Wij zouden er zelfs de voorkeur aan geven niet te spreken van buitengebied, maar van "aandachtsgebieden". Deze term maakt duidelijk dat de overlast daarbinnen zo variabel is, dat het waarnemen daarvan en het handhaven van grenzen niet om uniforme regels vraagt, maar bijzondere eisen stelt en bijzondere aandacht vraagt. Er is iets aan de hand.

De reden die wordt gegeven om te kiezen voor de 45 dB(A) Lden buitencontour is belangrijk omdat deze de "schuld" van de onrust verlegt van de aard van bewoners ('het zit tussen de oren') naar de mate van geluidneerslag. Daarmee wordt duidelijk dat hoewel de belasting van de luchtvaart afkomstig is, de overheid – die van de burger vraagt een groter dan normale geluidsbelasting te accepteren – zelf de verantwoordelijkheid draagt voor het handhaven van een evenwicht tussen de speelruimte die zij de sector biedt en het belang van de burger.

## 3. *Systematiek en Maatvoering in het Buitengebied (Het hoe en wat van meten)*

### 3.1. Voorstellen van de Commissie: Vaste maatvoering, variabele locaties en flexibiliteit.

Het tweede deel van het 2e voortgangsrapport van de Commissie Eversdijk is gewijd aan onderzoek naar een toe te passen heldere handhavingssystematiek in het buitengebied. Wij resumeren hier het voor de overwegingen van de platforms relevante.

De voorstellen die de commissie doet, nemen als grondslag van de maatvoering de op Europees niveau geaccepteerde Lden. Er wordt voorgesteld een maximum Lden te definiëren voor discrete handhavingpunten. Met discreet wordt hier bedoeld op min of meer willekeurig gekozen plaatsen die worden aangewezen afhankelijk van lokale behoefte aan sturing volgens criteria als: 'dit is een woongebied' en 'dat is een natuurgebied'. Op die plaatsen wordt een maximaal toelaatbare dB(A) Lden-waarde vastgesteld. Men berekent tot hoe hoog de ter plaatse geschatte jaarlijkse geluidneerslag mag oplopen. De vaststelling geschiedt volgens het bekende 'grenswaardenscenario' (optie 1). In dat opzicht is de maatvoering is dus uniform. Gelijke monniken gelijke kappen. Overal dezelfde criteria. Maar er is één uitzondering. De plek waar het handhavingpunt komt kan afhangen van de aard van de locatie. Dat betekent rekening houden met het feit dat de appreciatie van hinder op de ene plaats anders kan zijn dan op de andere, onafhankelijk van de waarde van de geluidneerslag in termen van Lden.

Het starre karakter dat aan systematisch handhaven vast zit, wekt ook onrust bij de 'sector'. Deze vraagt bij voorbaat al om 'flexibiliteit'. De CDV gaat ook daar op in door aan te bieden de lokaal gevonden dB(A) eventueel te overschrijden tot aan een waarde die weinig ligt onder de waarde gevonden in een nabijliggend handhavingpunt op de 'ring van meetpunten' (optie 2). Een derde optie, (optie 3), vraagt om de ophoging op de ene plaats altijd te compenseren met een verlaging elders. Doel is garanderen dat de geluidneerslag in het hele buitengebied per saldo gelijk blijft. Feitelijk wordt gevraagd om een complexere vorm van flexibiliteit. Wij gaan daar later op in. Voor twee resterende voorstellen verwijzen wij naar het rapport.

### 3.2. Vaste voorschriften houden geen rekening met aard, conditie en periode van overlast.

Aan het ontwerpen van een handhavingssystematiek voor het buitengebied zit een ernstig probleem vast, zowel voor de bewoners als voor de sector. Het probleem dat zo een systematiek gebaseerd wordt op weliswaar heldere, maar tevens onbuigbare voorschriften. De starheid van zo'n systeem houdt er geen rekening mee dat het in plaats A om heel andere dingen gaat dan in plaats B: er is maar één enkel systeem dat overlast overal op dezelfde manier aanpakt, of het nu van nature stille of dat het rumoerige gebieden betreft en ongeacht de aard van geluidbronnen: laag overvliegende toestellen, transitievliegen, startend materiaal of landend en concentraties van storingen in de eerste twee uur van de vroege ochtend. Ook als je kijkt over langere tijd blijkt er een totaal gebrek aan flexibiliteit te zijn: de geluidneerslag wordt berekend per jaar en dan gemiddeld alsof er geen seizoenen bestaan en mensen er geen behoefte aan hebben om 's winters ramen te sluiten, 's zomers buiten te zitten en 's nachts te slapen. In tegendeel: het optreden van hinder wordt soms juist toegeschreven aan inflexibiliteit en gebrek aan verbeeldingskracht bij omwonenden. Een voorbeeld van de consequentie van inflexibele voorschriften is een recente reactie van de LVNL op de overduidelijke problematiek in Spaarndam: zo kan het gebeuren dat de directeur van LVNL, nadat in maart 2004 problemen zijn ontstaan in Zwanenburg, Spaarndam en Halfweg, wijst op "de heel strakke kaders van de wet voor het gebruik van de banen en de luchtverkeerwegen" en een oplossing belooft "na het einde van het operationele jaar"(meer dan vijf maanden later).

De sector heeft een analoog probleem. De vraag naar ruimte voor seizoens- en andere variaties loopt ook voor haar op die onwrikbaarheid vast.

### 3.3. Zijn er ook problemen met de maatvoering als zodanig?

*3.3.1. Relatie Lden en geluidbeleving. In deze paragraaf laten we zien dat de Lden gebruikt wordt voor een ander doel dan waarvoor deze maat is ontworpen.*

Hoe hard je bepaalde passages uit de Mattheus Passion moet spelen geeft niemand aan in dB(A) en je zou er al helemaal niets aan hebben als Bach het gemiddelde dB(A) zou hebben aangegeven afgeleid uit het totaal van het hele werk. Toch zou dit soort informatie interessant kunnen zijn voor de ingenieur die een concertzaal moet ontwerpen. Het nut van een maat hangt samen met het gebruik waarvoor hij is ontworpen.

Het gebruik van Lden om cijfers te produceren is daar een voorbeeld van. De Lden maat is oorspronkelijk niet ontwikkeld om hinderbeleving te beschrijven. In eerste instantie werden indicatoren als de Lden een kwart eeuw geleden ontworpen om voor projectontwikkelaars de

grootte van het risico in te schatten voor waardeverlies door geluidshinder bij projecten in de directe omgeving van een vliegveld. De CDV heeft daar wel oog voor, want zij geeft aan dat de relatie tussen percentage ernstige hinder en dB(A) Lden zoals weergegeven in een figuur niet een relatie weergeeft die geldt voor een individu. Maar er is meer aan de hand: de lijn in de figuur is getrokken door punten afgeleid van interviews binnen homogene regio's, met over lange tijd een stabiele belasting. Maar deze regio's waren onderling wel verschillend van karakter. De genoemde homogeneiteit bestond dus wel binnen, maar niet tussen populaties. De lijn zegt dus evenmin niets over relaties binnen eenzelfde populatie. De studie geeft alleen maar aan dat hoge Lden-waarden wijzen op grote risico's, en kleine op een klein, niets meer en niets minder. Vandaar ook dat het berekenen van contouren al helemaal een vreemde bezigheid is. De maat heeft overigens meer nut om te bepalen hoe hoog een hoog risico is dan hoe laag een laag, zoals in de volgende paragraaf wordt gesteld.

*3.3.2. Hoe goed is de maat geijkt voor de omstandigheden waarin zij wordt gebruikt? Mogelijk is de maat juist in dat gebied onvoldoende gevoelig.*

De buitengebieden, in gebieden die niet onmiddellijk aan Schiphol grenzen, zitten tegen de ondergrenzen van de geluidneerslag, aan het onderste uiteinde van de dosis-effectcurve. De voorspelbaarheid van het optreden van hinder op grond van geluidsberekening is in het midden van de curve beter dan daar. De Commissie constateert dan ook dat zij geen enkel verband vindt tussen de Ke- en de Lden-waarden berekend voor de 35 handhavingpunten op de buitengrens van het binnengebied. (Beiden, nota bene, van dezelfde basisgegevens afgeleid). Ook blijkt dat het recente belevingsonderzoek door V en W aangeeft dat bewoners van controlegebieden die volgens de berekeningen nog niet met vliegtuiggeluid kennis hadden gemaakt (omdat ze namelijk buiten de 20 Ke zone lagen) toch veel vliegtuighinder ondervonden. Dat feit wordt geconstateerd in de allereerste versie van dat rapport, gedateerd maart 2003.

*3.3.3. Meet je wat je wilt meten? De vraag is of geluidshinder niet ook samenhangt met de manier waarop geluid wordt aangeboden in plaats van met geluidsenergie als zodanig.*

De onzekerheid over de betekenis van de maatvoering wordt door de Commissie onderkend. Wij citeren: "En is het echt zo, dat 'weinig' maar 'relatief lawaaiige' vliegtuigen altijd evenveel hinder veroorzaken als 'veel' maar 'relatief stille' vliegtuigen, als in beide gevallen de geluidbelasting hetzelfde is? Is bijvoorbeeld elk uur één vliegtuig (en verder geen vliegtuigen) met een geluidsniveau van 90 dB(A) echt even hinderlijk als elke zes minuten één vliegtuig met een geluidsniveau van 80 dB(A) of elke drie minuten één vliegtuig met een geluidsniveau van 77 dB(A) of elke anderhalve minuut één vliegtuig met een geluidsniveau van 74 dB(A) 4? In al deze gevallen is de geluidbelasting in Lden hetzelfde en is derhalve - volgens de dosis-effectrelatie - ook de mate van (ernstige) hinder gelijk. Speelt voor de hinder bij wat lagere geluidsniveaus wellicht het aantal vliegtuigen op zich een grotere rol dan door de geluidbelasting wordt weergegeven?"

*3.3.4. Is standaardisering echt uitvoerbaar? Is het echt mogelijk de standaard waarmee wordt gemeten te berekenen met dezelfde nauwkeurigheid als het nu gemeten getal?*

Hoe nauwkeurig je ook meet, als de lijntjes op de meetlat niet deugen deugt het meten niet. Er is bovendien een probleem wat de technische zijde van de meetbaarheid betreft: *De meetlat*: Het is mogelijk om op grotere afstanden van het binnengebied de werkelijk geproduceerde Lden-waarden te berekenen uit radargegevens (Fanomos). *De Lijntjes*: Naarmate de afstand tot het vliegveld toeneemt, neemt de betrouwbaarheid van de modellering van de invoergegevens voor de grenswaarden, bijvoorbeeld de vliegroutes, volgens de commissie af. Je vraagt je verder af wat de relevantie van als het scenario geen rekening houdt met gebieden die langdurig onderworpen worden aan voorbereidende vliegpatronen op een constante minimale hoogte van 600 m, of voor het begrijpen van de effecten van het karakter van het geluid: het sterke richtingseffect van bulderend motorgeweld uit een grote startende machine, of gierend fluiten van toestellen die op 600 m hoogte kleppen bijzetten en vermogen vermeerderen om gestandaardiseerd boven woonkern als Castricum de laatste korte bochten te nemen.



3.3.5. *Europese Richtlijnen. Is het waar dat de Europese richtlijnen een uniforme handhavingsmethode voorschrijven of vragen zij ook om aangepaste maatregelen?*

Het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie, omschrijven geluidshinder als een van de belangrijkste milieuproblemen in Europa. Zij dringen aan op de opnemings van specifieke maatregelen en concrete acties ter bestrijding van geluidshinder en noemen niet voor niets dat het, afgezien van Lden en Lnight nuttig kan zijn om speciale geluidsbelastingindicatoren en daarmee verbonden grenswaarden te gebruiken (Richtlijn 2002/49/EG inzake evaluatie en beheersing van omgevingslawaai).

De voorbeelden die het hiervoor geeft zijn:

- de beschouwde geluidsbron is slechts in werking gedurende een beperkt deel van de tijd, bijvoorbeeld minder dan 20% van de tijd in het totale aantal dagen van een jaar, het totale aantal avonden van een jaar of het totale aantal nachten van een jaar
- er is, in één of meer perioden, als gemiddelde, een zeer beperkt aantal gebeurtenissen (bijvoorbeeld minder dan één geluidspiek per uur, waarbij een geluidspiek wordt gedefinieerd als lawaai dat minder lang aanhoudt dan 5 minuten zoals bij het lawaai van passerende treinen of vliegtuigen)
- de lage frequentiecomponent van het lawaai is sterk
- extra bescherming van het weekend of van een specifieke periode van het jaar
- extra bescherming van de avondperiode
- combinatie van lawaai uit verschillende bronnen
- relatief stille zones op het platteland.

Dit letterlijke citaat laat zien hoezeer het probleem van variabiliteit op Europees niveau onderkend wordt. Het onderschrijven van behoefte aan flexibiliteit en speciale indicatoren is dus conform de Europese richtlijnen.

#### 4. Conclusies

De conclusies zijn duidelijk. De huidige maatvoering is geschikt om de kans op het voorkomen van gehinderden te schatten, maar niet als middel om specifieke geluidsoverlast te sturen. Het gaat niet alleen om flexibele, maar ook om aangepaste maatvoering. Die is mogelijk en gewenst. Dat is de reden waarom wij ons richten op Optie (3) mits... bedoeld als een weg naar flexibel, dat is aangepast en zorgzaam sturen.

##### 4.1. Optie 3 mits... op weg naar zorgzaam sturen

De commissie CDV vraagt reactie op haar voorstel op basis van de door haar onderzochte mogelijkheden voor handhaving in het buitengebied. Daarbij wijst de commissie zelf al op problemen rond die mogelijkheden. Zij ziet die problemen nog groter worden, wanneer ze moet ingaan op de vraag betreffende realiseren van meetsystemen in het buitengebied.

In het rapport "Als een goed instrument" hebben de platforms al een voorkeur aangegeven voor een ruim buitengebied (aandachtgebied). Het kenmerkende variabele karakter van de hinder in het buitengebied wordt daarbij aangegeven. Verder vinden wij dat dit belangrijke milieu aspect van de relatie tussen luchthaven en haar omgeving bij de vierde grootste mainport van Europa niet maar een zaak kan zijn van het toepassen van een blijkbaar inadequaats regelsysteem. Wij vinden integendeel dat de geluidshinder als zodanig voor de verantwoordelijken die hun luchtruim ter beschikking stellen niet alleen voorwerp moet zijn van handhaving, maar vooral ook voorwerp van onderzoek dient te zijn en wel op hoog niveau.

##### 4.2. ... een Nederlands Luchtruimschap

Natuurlijk zijn Parijs en Rome, noch Schiphol en Holland niet op één dag gebouwd. Er zal een overgangsfase moeten zijn. Daarin volgen wij de commissie in haar voorstel tot een systeem met naar behoefte geplaatste handhavingpunten. Met dien verstande dat de toepassing flexibel dient te zijn, hoewel flexibiliteit alleen in de richting van de LVNL op fundamentele weerstand moet stuiten. Als er al flexibele handhaving plaats vindt, dan een die rekening houdt met alle behoeften. De flexibiliteit dient in beide richtingen operationeel te zijn, vragen rond bescherming van omwonenden evenals en vragen rond verwerken van capaciteit door verkeersleiding. Tot nu toe heeft de sturing van de LVNL plaats gevonden via voorschriften, vastgesteld bij wet en besluit. De wetgever zit als het ware op de stoel van een hogere verkeersleider. Het is

evenwel de vraag of wetgever en verkeersleiding onder de huidige omstandigheden voldoende zijn uitgerust om mede op grond van waargenomen hinder verantwoordelijk te zijn voor variabele invulling van de randvoorwaarden waaronder zij werkt. Daartoe mist zij mankracht, financiën en waarschijnlijk ook specifieke expertise.

Onze gedachten gaan dus uit naar een opdracht aan de CDV in de richting van onder haar hoede te ontwerpen en onder het ministerie van VROM functionerend sturingorgaan. Het CDV kan jonge wetenschappers zoeken en aanstellen om te komen tot een centrum van expertise. Hun taak is ontwikkelen van een expertsysteem, een feedbacksysteem ten gunste van een onafhankelijk opererende LVNL. De taak van dit orgaan is de relatie tussen luchtvaart en omgeving te onderzoeken op grond van geo- en sociografische informatie, op grond van combinaties van meten en rekenen, registratie van klachten (zie de nota "Als een goed Instrument") en met hulp van bestaande instituten als NLR de komende periode mede te wijden aan een centrum van expertise en voortreffelijkheid op dit gebied.

*Castricum, 29 juni 2004*



# Platform Vlieghinder Regio Castricum

o.a. Akersloot Bakkum de Egmond en Castricum Heemskerk Helloo Limmen Ultgeest



De Heer J. Gosse  
Projectleider Schiphol MEIS  
Ministerie Verkeer en Waterstaat  
Postbus 90771  
2509 LT den Haag

Contactpersoon  
dr O.L.M. Bijvoet  
Datum  
06 augustus 2004  
Onderwerp  
Notitie "WIKKEN EN WEGEN"

Telefoon  
(0)251 658681  
Uw kenmerk  
-

DG LUCHTVAART			
SDI nr. <b>ONBEKEND</b>			
Datum ..8 DEC 2004			
Tef. behandeling aan:			Opbergen
<b>MEIS</b>			

Zeer geachte Heer Gosse,

U gelieve hierbij een copie ontvangen van een reactie die de samenwerkende Platforms rond Schiphol gezamenlijk hebben gezonden naar de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid 2003. Het is hun reactie op de derde Voortgangsrapportage. De reactie bestaat uit de hierbij gevoegde notitie "Wikken en Wegen". Deze notitie zal tevens fungeren als tweede bijlage bij de nota van de Platforms "Als een goed Instrument".

Gaarne verzoek ik U namens de in het overleg verzamelde Platforms de nota (die wij U al eerder mochten toelichten) en in het bijzonder deze notitie te willen betrekken bij de door U in het kader van de evaluatie te onderzoeken voorstellen voor verbetering. Ik denk dat de stukken aan de randvoorwaarden uit het "Plan van Aanpak" voldoen. Zo niet, dan horen wij dit natuurlijk graag.

Met vriendelijke groet,  
Hoogachtend,

dr O.L.M. Bijvoet,  
mede namens:

Ir G. Huiting, Secretaris Platform Vlieghinder Regio Castricum,  
dr K. Weijer, Voorzitter Platform Vliegoverlast Amsterdam,  
drs J.H. Griese, Secretaris Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol,

Woordvoerders Platformoverleg

CC:  
De Staatssecretaris van het Ministerie van VROM  
De Heer drs P.L.B. A. van Geel

Pag 1/1

Platform Vlieghinder Regio Castricum  
Postbus 327  
1900 AH Castricum

Web : [www.vlieghinder.nl](http://www.vlieghinder.nl)  
E-mail : [secretariaat@vlieghinder.nl](mailto:secretariaat@vlieghinder.nl)  
Fax : 084-2232515

KvK : Noordwest-Holland 37107558  
Bank : Rabobank 3364.22.547

*Copie*

Aan:  
De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid  
t.a.v. de heer drs. H.Eversdijk  
p/a Postbus 90771  
2509 LT Den Haag  
Betreft: reactie op het derde voortgangsrapport

## WIKKEN EN WEGEN

Geachte Commissie,

Met belangstelling ontvingen ook de Platforms rond Schiphol de Derde Voortgangsrapportage van uw Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid. Uw interesse in onze vorige reactie en het gesprek daarover, maakten dat wij ook nu weer met vertrouwen gebruik maken van de gelegenheid om te reageren. Ditmaal onder het motto "WIKKEN EN WEGEN".

Uw rapport gaat dieper in op een aantal moeilijke onderwerpen en komt zo tot voorlopige standpunten. De aard van deze onderwerpen spoort ons aan om, alvorens in te gaan op details, om te zien naar de oorsprong en de betekenis van het huidige proces. Zo doende plaatsen wij deze notitie meteen ook binnen een meer algemene discussie rond het 'Plan van Aanpak voor de Evaluatie' en moge de notitie, naast de eerdere, genaamd 'Zorgzaam Sturen', ook fungeren als tweede bijlage bij de nota 'Als een Goed Instrument' en als opmaat tot een definitief beleidsvoortsel, dat zij in 2005 hopen te formuleren.

### 1. Verantwoording

*Al sinds de 70-er jaren is de plaats van vestiging van onze nationale luchthaven een onderwerp van politieke discussie. De gedachte om een tweede nationale luchthaven te bouwen, naast Schiphol bleef zonder resultaat. Daardoor veranderde Schiphol zelf in die, ondanks zijn ligging het midden van een dichtbevolkte randstad snel groeiende luchthaven. Schiphol groeide verder uit tot de kern van vele andere met de luchthaven verbonden structuren. Deze combinatie van dichtbevolkt woongebied met, in het hart daarvan, een veel van de omgeving vragende luchthaven, vraagt om speciale aandacht voor de balans tussen milieu en economie. Het vraagt speciale aandacht voor de vraag of het beslag dat het op de nog beschikbare mogelijkheden legt nog wel binnen aanvaardbare grenzen blijft.*

Dit alles is via het proces van PKB, MER en wetgeving uitgemond in het huidige wettelijke stelsel van de Wet Luchtvaart met de bijbehorende besluiten. Er was bezorgdheid van de Eerste Kamer of de reikwijdte van de daartoe benodigde wetgeving en besluiten wel voldoende voorzag in passende beheersing van het groeiproces. Daarom werd middels een motie Baarda aangenomen dat in 2005/2006 moet worden geëvalueerd of wet, besluiten en beleid wel heb-

ben geleid tot die passende beheersing. Overigens ligt er ook nog een evaluatie en monitoringsverplichting van milieueffecten besloten in de Wet Milieubeheer, (zie bijlage 1).

Hinder door vliegtuiggeluid neemt onder de genoemde milieueffecten een aparte plaats in, omdat deze vorm van belasting zo opvallend en indringend wordt ervaren. In verband hiermee heeft uw commissie dan ook de opdracht gekregen om een systeem te ontwikkelen voor het bepalen van het vliegtuiggeluid in het buitengebied. Dan kunnen op basis hiervan afspraken worden gemaakt voor de hoeveelheid geluid die wordt toegestaan en over hoe dit kan worden gecontroleerd. Uw opdracht en de resultaten van uw werk zullen beoordeeld moeten worden in het licht van al het voorgaande en kunnen niet los gezien worden van het totale evaluatieproces.

In dit evaluatieproces wordt ook ten aanzien van geluidhinder de vraag gesteld of wet en maatregelen wel werken als bedoeld. Afgaande op het explosief toenemen van de klachten over geluidhinder moeten we constateren dat er een gat gaapt tussen theorie en praktijk. De theorie spreekt over bescherming van de omgeving door middel van een geslaagd handhavingsproces; de praktijk meldt toenemen van de hinder. De vraag die zich voordoet is, hoe met deze constatering om te gaan. Blijft de wetgever vasthouden aan de theorie en verklaart zij de klachtenpraktijk als ongegrond c.q. niet ter zake doend of werken we toch aan een stelsel dat de theorie verbindt met de praktijk, een stelsel dat zo werkt als de wet bedoelde?

Het kan haast niet anders of het inzicht dat uw commissie zal bieden in de mogelijkheid om in het buitengebied te handhaven, moet tevens leiden tot nieuw inzicht in de waarde van het tot nog toe aangewende handhavingsmodel. Daarmee raakt uw werk de kern van de zaak. De resultaten zullen, of ze nu zo bedoeld zijn of niet, een bijdrage moeten leveren aan het evaluatieproces en antwoord geven op de vraag of het handhavingstelsel dat de huidige wetgeving hanteert wel passend is. Uw werk heeft zijn fundering in wetenschappelijke deskundigheid. Daarmee draagt het bij aan het feitelijke toetsen of de wet ten aanzien van de bescherming van de omwonenden wel voldoende werkzaam is geweest.

De opdracht kent randvoorwaarden. Enerzijds mogen uw voorstellen de mogelijkheid van de sector om te groeien niet beperken. Anderzijds moeten zij de bescherming van de burger intact laten. Dat laatste is bovendien nog eens vervat in een nieuwe opdracht aan uw commissie met betrekking tot de motie Baarda. Deze laatste heeft immers als doel dat de bescherming die vervat is in de PKB 1995 volledig behouden blijft en zo mogelijk nog wordt verbeterd. De omwonenden zullen dus niet nalaten met bijzondere belangstelling te volgen hoe u zult bijdragen aan het integraal uitvoeren van deze motie. U zegt nogal eens dat uw speelruimte beperkt is doordat sommige zaken wel en andere niet tot uw opdracht behoren. Daar staat toch tegenover dat de opdrachten aan uw commissie voortvloeien uit de verwachting van de overheid dat de commissie verder ziet dan zichzelf. Dat betekent dat een kritisch en wetenschappelijk verantwoord oordeel ook op zijn plaats is ten aanzien van de vraagstelling zelf. Vanuit dat inzicht zullen wij ons commentaar richten op twee kernpunten van uw rapportage, op flexibiliteit en op de waarde van en onderlinge betrekking tussen dosismaten en hindermaten, als twee steunpilaren voor handhaven en beleid.

## 2. Flexibiliteit

*Bij flexibiliteit maakt U onderscheid tussen inhoudelijke en procedurele flexibiliteit. Wij onderschrijven dit. Onze bevinding is dat van inhoudelijke flexibiliteit, in de vorm van over-*

*schrijding, geen sprake mag zijn. Wij kiezen onverkort voor harde, duidelijke en handhaafbare grenswaarden. Welzijn wij voorstanders van procedurele flexibiliteit.*

De systematiek van het wettelijke stelsel geeft de luchtvaartsector ruimte om binnen de gestelde milieuregels dat te doen wat zij beschouwt als het beste voor haar bedrijfsvoering. Het bedrijfsmatige karakter van de sector brengt mee dat zij binnen de voorgeschreven randvoorwaarden streeft naar maximale capaciteit. De flexibiliteit waar de sector naar zegt te streven interpreteren wij als het bieden van een mogelijkheid om de bestaande wettelijke regels op te rekken. Op die manier kan meer aanbod worden verwerkt dan gealloceerd. Dat is een oneigenlijk gebruik van flexibiliteit. Zoals u zelf al aangeeft, heeft dat het resultaat dat de bewoners meer worden belast dan de wetgever oorspronkelijk bedoelde.

In onze ogen zijn grenswaarden juist niet bedoeld om te allen tijde maximaal te worden geëxploiteerd. Ze geven juist aan dat de flexibiliteit van de wetgever gaat tot aan een gegeven grens en niet verder. In het algemeen werken aan maxima gebonden stelsels dan ook optimaal, en zijn ze robuust en betrouwbaar, wanneer de gebruikelijke belasting ongeveer 80% van het theoretische maximum bedraagt. Inhoudelijke flexibiliteit betekent dan ook dat men bij geval, maar niet altijd, gebruik kan maken van die van nature aanwezige capaciteitsreserve.

### **3. Pijlers van Handhaven, Beleid en Informatie**

*Het derde voortgangsrapport handelt over een aantal elementen die wezenlijk onderdeel zijn van het hieronder kort samengevatte systeem. Dat is het systeem dat ten grondslag ligt aan het optimaal omgaan met vliegtuiggeluid. Om te zorgen dat onze reactie op uw rapportage begrijpelijk blijft vatten we het systeem hier samen. In de daaraanvolgende paragraaf volgen dan onze commentaren in dezelfde volgorde.*

- Het vliegtuiggeluid waaraan mensen kunnen worden blootgesteld wordt bepaald door middel van meting, of geschat door middel van berekening. Deze twee procedures worden in het kort aangeduid als meten en berekenen. Beide bepalingensmethoden bedoelen hetzelfde te vast te stellen, maar zijn niet noodzakelijk even effectief
- De bepaalde neerslag wordt uitgedrukt in een dosismaat (KE, Lden, LAmax, LAX, NAXx, etc...)
- De door de bevolking ten gevolge van vliegtuiggeluid ervaren overlast wordt vastgelegd in hindermaten en bepaald door middel van het volgende:
  - systematisch registreren en tellen van meldingen (de hindermaat is aantal klachten of klagers, K.) of
  - bevolkingsonderzoek via vragenlijsten (de hindermaat is het percentage van de bevolking binnen een gegeven gebied dat ernstig gehinderd blijkt te zijn, %EH)
- De samenhang tussen geluid en hinder wordt onderzocht door de relatie vast te stellen tussen dosismaat en hindermaat (correlatie Ke of Lden met %EH, of correlatie NAXx met K). Die relatie geldt dan onder de voorwaarden waaronder dit onderzoek is uitgevoerd. Het is dus niet zonder meer zeker dat in verschillende onderzoeken altijd precies dezelfde relatie zal worden gevonden.
- De resultaten van het voorgaande systeem worden gebruikt voor informatie
  - van de sector, ten behoeve van handhaven van capaciteitsgrenzen (inflexibele grenswaarden) of sturen van de luchtvloot (operationele flexibiliteit),

- van de overheid, ten behoeve van planologisch beleid (Contouren, Meetsystemen, Grenswaarden),
- van de bevolking, ten behoeve van informeren over gevoerd beleid (democratische beïnvloeding van beleid).

• De volgende, reeds aangegeven problemen kunnen van invloed zijn op de bruikbaarheid van het systeem en dus op handhaven, beleid en informatie:

Technische problemen door:

- Verschillen tussen geschatte en gemeten waarden (onbetrouwbaarheid van berekenen?)
- Een niet consistente relatie tussen dosis- en hindermaat (niet consistente dosis- of hindermaat?)

Fundamentele problemen door:

- Verstoring van de bruikbaarheid van het voorafgaande systeem doordat bijvoorbeeld het banenstelsel sterk is veranderd en/of de luchtvloot sterk gewijzigd.
- De betekenis van de aan het voorafgaande gelijktijdige overgang van de dosismaat Ke naar de Lden.

#### 4. Elementen van Zorg

*De in de voorafgaande paragraaf aangegeven elementen komen hier in gelijke volgorde ter sprake. Ze geven aanleiding tot een aantal vraagpunten en/of onzekerheden.*

##### *a. Berekenen en Meten*

Wij maken een kanttekening bij een opmerking in uw persbericht. Het gaat er om dat het een misverstand zou zijn dat verschillen tussen metingen en berekeningen er toe kunnen leiden dat de luchtvaartsector meer kan vliegen dan afgesproken. Er is niet met twee maten gewerkt, omdat het vaststellen van de dosismaat door middel van een berekende schatting en het vaststellen door middel van meten vergelijkbare uitkomsten geeft. Wij kunnen dat niet volgen, omdat we dit alleen maar gedeeltelijk kunnen onderschrijven. Het is niet zeker en zelfs niet waarschijnlijk dat meting en schatting van de dosismaat altijd dezelfde uitkomst geven. Het is bovendien een essentieel element in de handhavingprocedure, dat de werkelijk bestaande relatie tussen de dosismaat (voor blootstelling) en de effectmaat (voor hinder) bekend moet zijn, iedere keer dat deze relatie gebruikt wordt om het een uit het ander af te leiden. Dit geldt niet alleen voor het moment dat de toegestane grenswaarden worden vastgesteld. Het geldt even goed voor het jaar dat een actuele geluidbelasting wordt bepaald. In werkelijkheid wordt voor vaststellen van dosismaat een schatting (berekenen) gebruikt en voor de relatie een meting (meten). Dat er feitelijk meermalen aangetoond is dat een aanzienlijk verschil tussen de resultaten van meten en berekenen kan bestaan, maakt het waarschijnlijk dat het wettelijke beschermingstraject op dit punt niet consistent is. Dat laatste is ons inziens het geval. Daar gaan we zo dadelijk verder op in.

Bij het afleiden uit geluidbelasting van locaties en aantallen of percentages van ernstig gehinderden wordt gebruik gemaakt van een dosis-effect relatie die, voor zover wij tot op heden hebben kunnen vaststellen, geheel of in ieder geval voor het grootste deel is gebaseerd op gemeten waarden (de Aircraft-EU curve), terwijl bij handhaven uitgegaan wordt van berekende waarden. Het werkelijke percentage gehinderden kan op die manier worden onderschat. Het handhaven lijkt weliswaar consistent met de dosismaat om te gaan, maar de planologische informatie en de informatie aan de bevolking over de veroorzaakte hinder worden onbetrouwbaar. En dat is conform ieders feitelijke ervaring. Er lijkt meer hinder te zijn dan verwacht.

Ook in bevolkingsonderzoeken. Elke onderzoeksuitkomst zou inderdaad afgeleid moeten zijn met behulp van een dosis-effect relatie voor dezelfde situatie werd bepaald en niet, zoals nu gebeurt, op een relatie, horend bij een andere (en elders gemeten) situatie. Dosis-effect relaties op basis van berekende waarden zijn bekend voor Nederland. In de bijlage 2 is de grafiek opgenomen. Er zijn geen harde gegevens die waarschijnlijk maken dat de hogere ligging van de Nederlandse dosis-effectcurve berust op 'onwennigheid'. Het is eerder verbazend hoe constant het verschil is.

De hoogte van de d(B)A Lden (of Ke-) uitgangswaarden (grenswaarden) in de afzonderlijke handhavingspunten, en de uitgangswaarde van het gezamenlijke Totaal Volume Geluid (TVG Kassa), worden berekend en vastgesteld uitgaande van een door de sector aangeleverd scenario (als basis-scenario en passend scenario). De actuele waarden worden op dezelfde wijze berekend, uitgaande van feitelijke informatie over gepasseerde vliegtuigen en hun middels FANOMOS geregistreerde trajecten. Daar is niets mee aan de hand.

Men mag een uitgangswaarde niettemin alleen als uitgangswaarde aanvaarden, wanneer het basisscenario en het passend scenario waaruit ze zijn afgeleid als zodanig ook aanvaardbaar zijn. Die aanvaardbaarheid nu, wordt eenmalig vastgesteld en wel door de overheid en wel op grond van planologische interpretatie van de uit de scenario's afgeleide, berekende Lden (c.q.Ke-) waarden. Daarvoor gebruikt men de dosis-effectrelatie in het Europese Positionpaper (Bijlage 2). De scenariowaarden zijn berekende waarden, de waarden in dosis-effectrelatie zijn gemeten waarden. Tussen beide kan verschil bestaan. De dosis-effect relatie in het scenario is daarnaast niet met zekerheid gelijk aan die in het Positionpaper, Het is zeker dat ook tussen deze twee verschil kan bestaan (bijlage. 2). Of de oorzaak van dat laatste verschil dezelfde is als die van het eerste, of dat de oorzaak een andere andere is, is niet vastgesteld. De betekenis van zowel de uitgangswaarden in de handhavingspunten, als van de uitgangswaarde in het TVG, staat hiermee op losse schroeven.

Voorzover het bovenstaande dit aangeeft bestaat is er gerede waarschijnlijkheid dat beide soorten verschillen inhouden dat de uitgangswaarden fout, en wel te hoog zijn gekozen.

#### *b. Veelheid van meetprocedures en dosismaten*

Uw rapport geeft een handzaam overzicht van gebruikte meetprocedures en dosismaten. Met dit overzicht hebben wij geen probleem. Uit dit overzicht blijkt ook dat het onderzoek dat heden ten dage met die maten wordt uitgevoerd ook inzicht geeft in het belang dat totnogtoe verwaarloosde fysische aspecten van geluid of geluiden voor het veroorzaken van geluidsoverlast. Dat zijn bijvoorbeeld de frequentie of dichtheid van vliegtuigpassages, zelfs indien deze ieder op zich geen maximale belasting veroorzaken. Zoiets kan weer relevant zijn als probleem bij het overwegen van concentratie van vliegverkeer, zelfs indien uitgevoerd met geluidarme methodieken. Kan het meten van Lden over korte perioden zo niet inzicht geven in de ernst van geluidbelasting, wanneer belastingspijken alleen maar optreden gedurende korte tijdsperioden? Hoe verhouden deze kortdurende en de jaarbelasting zich met elkaar en geven deze aanleiding tot analoge percentages ernstig gehinderden?

Kortom, wij hebben geen begrip voor de gedachte dat niet voor handhaving en voor planologische doeleinden bestemde metingen alleen bedoeld zijn als informatief voor de burger en daardoor minder nauwkeurigheid behoeven. In tegendeel, wij pleiten voor serieus verder exploreren van dit soort nieuwe benaderingen en het gebruik van de resultaten voor het vinden van oplossingen voor knellende situaties. Een voorbeeld daarvan is overlast door grondlawaai, een probleem dat al in vele luchthavens is gesignaleerd en ook lijkt op te treden in Hoofddorp, in het verlengde van de Polderbaan. De resultaten van de onderzoeken kunnen



leiden tot een reële feed-back ten behoeve van korte termijn aanpassing van vliegbewegingen aan veroorzaakte hinder. Deze onderzoeken kunnen bijdragen aan het ontwikkelen van procedurele flexibiliteit. Dit kan evengoed gebeuren ten dienste van bescherming van de burger als van het vermijden van onnodige capaciteitsbeperkingen.

#### *c. Ervaren Overlast*

In het kader van belangstelling voor procedurele flexibiliteit moet beter gebruik gemaakt worden van de verschillende soorten informatie, met name ook die over ervaren overlast in onderscheid met de eerder genoemde toegebrachte overlast. Bij de handhaving in het buitengebied kan het belangrijk zijn juist kennis te hebben van relaties tussen veranderingen in vliegprocedures enerzijds en, anderzijds veranderingen in de dosismaten voor zelfgerapporteerde hinder (IKB). Zoals wij ook in eerdere commentaren al aangaven vinden wij dat deze hindermaat behoort tot de categorie te onderzoeken meetresultaten. Wij menen tenslotte dat in dit kader aandacht moet worden geschonken aan de sedert 1995 beschikbare gegevens over nadelige effecten op de gezondheid. Ook deze problemen verdienen verantwoorde aandacht.

#### *d. De relatie tussen Basismaat en Hindermaat*

De problemen met betrekking tot de nog onvoldoende begrepen variaties die geconstateerd zijn in deze relatie (zie bijlage 2) zijn ook voor u relevant. Immers het vaststellen van een optimale begrenzing van buitengebied in termen van contouren moet toch berusten op adequate kennis van dosis-effect relaties?

De pogingen om de schijnbaar grote klachtgeneigdheid van de bevolking rond Schiphol te verklaren, zijn ons inziens onvolledig. Ook u constateerde dat de verdeling van het vliegverkeer over het jaar vaak ongelijkmatig is. Daarom vragen wij ons bijvoorbeeld af wat het doormaken van bijvoorbeeld de eerder genoemde drukke zomerpiek voor betekenis heeft voor het %EH in een bepaalde regio. Indien dezelfde geluidsneerslag (dB(A) Lden) elders ook optreedt, maar in een zogenaamde 'stabiele' situatie, is het %EH daar dan even groot, of veel lager? De gemiddelde geluidbelasting is in het laatste geval in ieder geval veel lager dan tijdens de piek in het eerste geval. Grotere aandacht voor kortdurende metingen in het kader van procedurele flexibiliteit zou betere informatie kunnen verschaffen over hoe in buitengebieden met geluid om te gaan.

#### *e. Informatieverschaffing aan Wie?*

Het is gebruikelijk om bij informatieverschaffing alle aandacht te richten op de burger. Naar onze ervaring hebben in de huidige situatie echter juist sector en overheid behoefte aan meer informatie om zo voorkomende problemen soepel op te lossen. Juist het ontbreken van informatie is de reden dat de overheid behoefte heeft aan commissies als de uwe. Aan werkzaamheden van deze soort, zal wellicht zelfs permanente behoefte blijven bestaan. Het is bijvoorbeeld opvallend dat de luchtverkeersleiding bij een plaatselijk probleem als de dubbelstartprocedures bij Polder- en Zwanenburgbaan, een Amerikaans onderzoeksbureau te hulp roept. Wij nemen deze gelegenheid dan ook waar om de aandacht te vestigen op de noodzaak dat in Nederland de kennisontwikkeling op het gebied van interactie tussen grote luchthavens en dichtbevolkte gebieden verder wordt ontwikkeld. Het zou geen slecht ding zijn wanneer de huidige confrontatie met milieuproblematiek voor u aanleiding zou zijn om uw gedachten te laten gaan over de wenselijkheid van een permanent onafhankelijk kennisinstituut. Zo'n instituut kan dan dienen om methodieken te ontwikkelen voor soepeler feedback tussen waarnemen en procedurele aanpassing. Alleen op deze wijze zien wij nog reële mogelijkheden voor

de duale opgave, te weten het optimaal exploiteren van de capaciteitsmogelijkheden van de mainport en gelijktijdig vermijden van ongewenste milieuoverlast.

*f. Verantwoording ten Aanzien van Verleden en Toekomst*

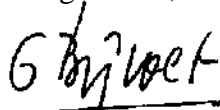
De problematiek die in dit onderdeel aan de orde is: de overgang van oude naar nieuwe situatie, heeft betrekking op overwegingen die onder meer aan de orde waren in verband met de motie Baarda, reeds genoemd in het begin van dit commentaar. Bij de bevolking leeft namelijk het vermoeden dat de problemen die bij de overgang naar de nieuwe situatie juist optraden omdat het toegepaste overgangstraject onbetrouwbaar was. Men verwacht allerminst te zullen horen dat de huidige situatie gelijkwaardig, laat staan beter is dan vroeger. We zijn dan ook gelukkig met uw constatering dat in het huidige stelsel de buitengebieden geen wettelijke bescherming hebben waar dat in de PKB wel het geval was. De motie Baarda legt de getallen vast zoals die in 1990 golden. Let op de gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe stelsel, zodat de buitengebieden minstens *gelijkwaardige* bescherming genieten. Het concept *per saldo*, dat pas na de behandeling in de 1<sup>e</sup> kamer werd geïntroduceerd is volstrekt in strijd met de bescherming van de buitengebieden. Een afzonderlijk dorp of stad heeft niets aan per Saldo bescherming, zoals u in uw rapportage ook aangeeft. De overheid kan het vertrouwen alleen maar herstellen door blijk te geven van serieus en kritisch feitenonderzoek. De huidige, zeer algemene vraag om meer aandacht voor het buitengebied en voor het buiten-buitengebied illustreert alleen maar het algemeen vermoeden dat er sprake is geweest van onaanvaardbare onzorgvuldigheid en behoefte aan reparatie. Veel feitjes in de voorafgaande analyse van de gebruikte methoden ondersteunen dat vermoeden.

In dit opzicht is het werk van uw commissie van grote betekenis voor de evaluatie. Men vraagt opheldering ten aanzien van de vraag hoe om te gaan met het buitengebied. De huidige onrust en het algemeen ervaren van overlast werpt diepe schaduwen op de bruikbaarheid van veronderstellingen in het MER. De opmerking die wij aan het begin plaatsten ten aanzien van de wijdere betekenis die wij aan uw commissie toeschrijven is hier zeker van toepassing.

Wij hopen met het bovenstaande een bijdrage te hebben geleverd aan uw speurtocht naar de werkelijkheid. Zoals u van ons gewend bent zijn wij altijd graag bereid zaken toe te lichten.

Castricum, 6 december 2004

Hoogachtend,



dr O.L.M. Bijvoet, voorzitter Platform Vlieghinder Regio Castricum

mede namens:

Ir G. Huiting, Secretaris Platform Vlieghinder Regio Castricum,

dr K. Weijer, Voorzitter Platform Vliegoverlast Amsterdam,

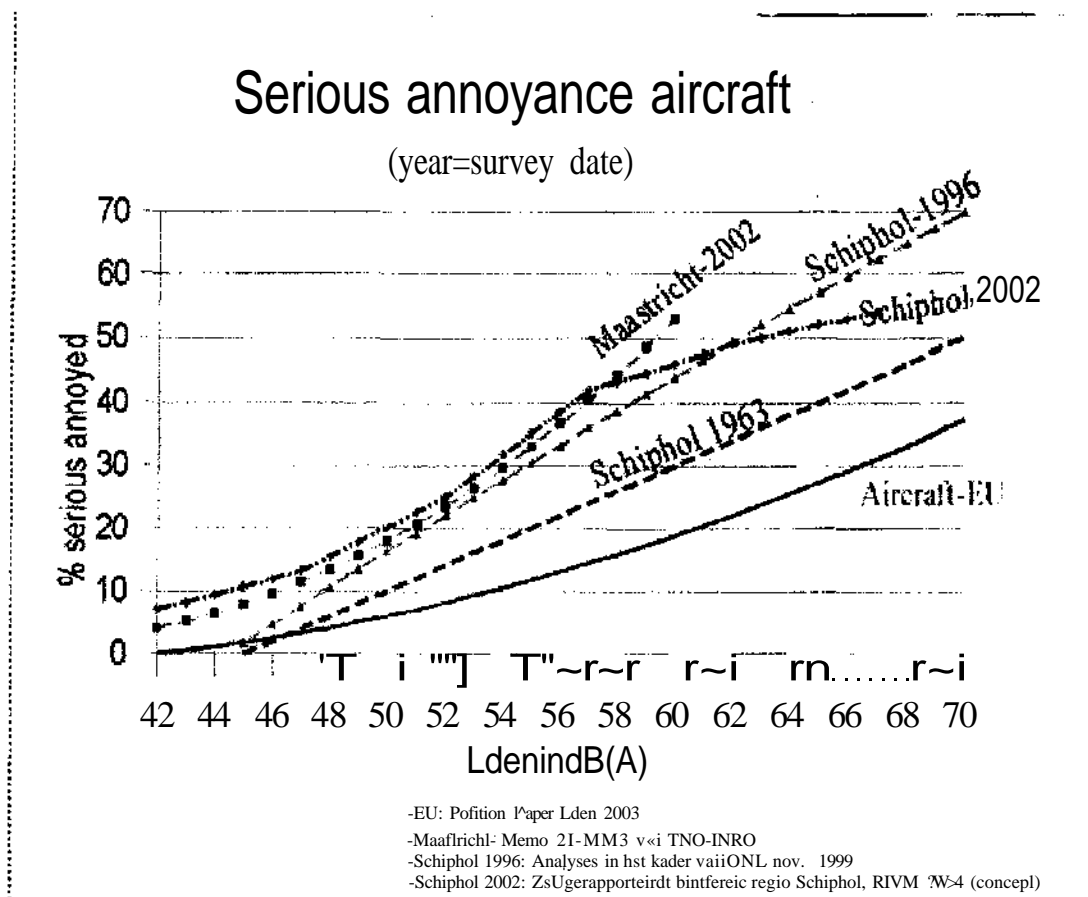
drs J.H. Griese, Secretaris Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol,

woordvoerders voor het Platform-Overleg van 18 Bewoner-Platforms rond Schiphol

## Bijlage 1

In de PKB, deel 3 'Kabinetsstandpunt' wordt daarvan gezegd dat (citaat) 'evaluatie en monitoring beide primair tot doel hebben na te gaan of de feitelijk optredende milieueffecten niet ernstiger zijn dan waarmee in de besluitvorming, op basis van de in de MER beschreven effecten, rekening is gehouden. Indien uit onderzoek blijkt dat er in belangrijke mate nadeliger gevolgen voor het milieu optreden dan bij het nemen van het besluit werd verwacht, dan neemt het bevoegd gezag zonedig maatregelen die de gevolgen zoveel mogelijk beperken of ongedaan maken. Bij evaluatie en monitoring zijn in principe alle in de MER beschreven milieueffecten betrokken, ook als daarvoor geen formele eisen gelden'. Dus de evaluatie vindt plaats op basis van de Wet Milieubeheer zoals al door het Kabinet in 1995 werd vastgelegd. De motie Baarda legt de getallen vast zoals die in 1990 golden. Let op de gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe stelsel, zodat de buitengebieden minstens gelijkwaardige bescherming genieten. Het concept per saldo, dat pas na de behandeling in de 1<sup>e</sup> kamer werd geïntroduceerd is volstrekt in strijd met de bescherming van de buitengebieden. Een afzonderlijk dorp of stad heeft niets aan *per Saldo bescherming*, zoals u in uw rapportage ook aangeeft. Dat zou namelijk kunnen betekenen dat men bij geconcentreerd vliegen het belang van een enkele locatie volledig zou mogen opofferen aan dat van alle andere.

## Bijlage 2



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX CASTRICUM

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Projectbureau evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT den Haag

Datum: 06 juni 2005  
Onderwerp: Verbetervoorstel evaluatie Schipholbeleid

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	
Doss. nr.	
Datum: - 8 JUNI 2005	
Ter behandeling aan:	Opbergen
LH	
Copy ex.	
Aldoeningstermijn	6/7/05

LS,

Bijgaand gelieve U aan te treffen mijn voorstel in het kader van de evaluatie Schipholbeleid.  
Onder de titel: AANSPRAKELIJK EN VERANTWOORDELIJK

Bij het voorstel gaat als bijlage 3 notities van de Patforms rond Schiphol.

Bij voorbaat mijn dank voor Uw aandacht,  
Met vriendelijke groet

*G. Mink*

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

PS

Per E-mail zal ik U van ieder een electronische versie toezenden

# AANSPRAKELIJK EN VERANTWOORDELIJK

Voorstel in het Kader van de Evaluatie Schipholbeleid (<http://www.evaluatieschiphol.nl/>)

## INHOUDSOPGAVE

Indiener.....	1
Naam.....	1
Achtergrond.....	2
Inhoudelijke Beschrijving.....	3
Het Luchtruimschap.....	3
Bestuursorganen van het Luchtruimschap.....	3
Algemeen Bestuur.....	4
Dagelijks Bestuur.....	4
Kenniscentrum.....	4
Plaats van het Luchtruimschap binnen het Stelsel.....	6
Motivering.....	7
Algemeen.....	7
Parallellen met een gelijksoortig falen in de Medische Praktijk.....	7
Onderbouwing.....	9
De beide Luchtvaartbesluiten en het overlegorgaan CROS.....	9
Het Luchthaveninrichtingbesluit.....	9
Het Luchthavenverkeerbesluit.....	10
De Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS).....	11
Kernpunten.....	11
Verwachte Effecten.....	14
Wijze van Uitvoeren.....	14
Noot:.....	15

## INDIENER

### Naam

Prof dr O.L.M. Bijvoet

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

Emeritus hoogleraar Inwendige en Experimentele Geneeskunde te Leiden.

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

Datum: 3 juni 2005

## **Achtergrond**

Sinds januari 2003 betrokken bij het probleem van overlast door vliegtuiggeluid. Ik ben initiatiefnemer en de medeoprichter van de vereniging PVRC, Platform Vlieghinder Regio Castricum, (ruim 1300 leden). Ook was ik de eerste gastheer en actief betrokken bij het opstellen van haar commentaren op de rapportages van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid, te weten de nota's (Als een goed Instrument', 'Zorgzaam Sturen' en 'Wikken en Wegen' die hieraan als bijlage zullen worden toegevoegd toegevoegd.

Tot 18 mei 2005 was voorzitter van het PVRC en actief in het platformoverleg ben ik via vele persoonlijke contacten vertrouwd geraakt met de inzichten van VenW en VROM, CROS, het IKB, leden van de 2e Kamer, Leden en voorzitter van de Commissie Eversdijk, de Milieudienst IJmond, en van collega Stallen.

Op het moment dat definitief voorstellen voor de Evaluatie van het Schipholbeleid worden ingediend besloot ik terug te treden als voorzitter en bestuurlid van PVRC en als deelnemer aan het Platformoverleg. Voor beleidsbeslissingen is een democratische procesgang zeker nodig, maar bij formuleren van voorstellen is de grootst gemene deler wellicht niet de beste optie. Een consequente visie is belangrijker dan compromis. Mijn terugtreden berokkent geen schade aan de eenheid van de platforms. Al lijkt het een tegenspraak, ik hoop hiermee toch in het belang te dienen van de bewoners, die ik steeds naar beste weten heb vertegenwoordigd. Het doel van mijn bemoeienis is als altijd om de Schipholdiscussie niet op scherp te stellen, maar te verdiepen. De bedoeling van het voorstel dat voor U ligt is er aan bijdragen dat het steeds massalere de leefomstandigheden van de burgers die het moet dienen niet onnodig beschadigt. Ongetwijfeld loopt het parallellen met andere voorstellen. Dit is er dan een teken van hoezeer wij ven elkander hebben geleerd.

Het Plan van Aanpak biedt mij de genoemde mogelijkheid. Ik maak daar graag gebruik van.

Het voorstel beveelt de onderstaande memorie van toelichting bij het luchtvaartbeleid aan als nuttige samenvatting van het hier besproken zaken.

<http://www.luchtvaartbeleid.nl/nr/dglresource/upload/Memorie%20van%20Toelichting%20Wet%20Luchtvaart.pdf>

## INHOUDELIJKE BESCHRIJVING

### Het Luchtruimschap

Dit voorstel zoekt een uitweg uit de spanning tussen de sociale en economische gevolgen van de luchtvaart, welke betrokken partijen tegenover elkaar plaatste in plaats van dat deze elkaar ondersteunen. Het gaat om de luchtvaartsector enerzijds en anderzijds bewoners, die rond luchtvaartterreinen en die onder de trajecten van het luchtverkeer. Hun belangen lijken tegengesteld. Meer luchtverkeer geeft meer overlast. Het blijft bij voortdurende wederzijds confrontaties ondanks eenmalige correctieve maatregelen. Blijkbaar is een meer dynamische benadering nodig die beide partijen blijvend richt op een gemeenschappelijk doel: het bereiken van een sociaal aanvaarde luchtvaart economie op geleide van een structureel ingebouwd handhaven van evenwicht tussen veranderende capaciteitsbehoeften en daar weer mee samenhangende nieuwe behoeften van de omgeving. De wetgeving kent hiervoor een wettelijk kader: de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie. In het onderhavige geval gaat het om het instellen van een Luchtruimschap dat beschikt over een Kenniscentrum. In dit schap dienen zich te herkennen, zowel de Luchtvaartsector, als de bewoners rond luchtvaartterreinen en onder de trajecten van het luchtverkeer. Bij de activiteiten van dit schap staan voorop zowel het algemeen belang als het belang van de betrokken branche. Het luchtruimschap staat onder toezicht van de SER, de Sociaal Economische Raad.

*Ten behoeve van buitenstanders volgt hier een korte notitie over bedrijven:*

Product- en bedrijven zijn bijzondere organisaties die op economisch en sociaal gebied bepaalde zaken voor een branche regelen. Het hele stelsel van product- en bedrijven wordt ook wel genoemd: de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie (PBO). Schappen zijn er in uiteenlopende branches zoals de tuinbouw, de akkerbouw, het schildersbedrijf en de horeca. Een sector bepaalt zelf of zij een schap voor de sector wil laten instellen. Daarom hebben sommige sectoren van het bedrijfsleven wel een schap en andere niet. Kenmerkend voor een schap is het bindende karakter voor de brancheleden; alle betrokken bedrijven vallen eronder en ze moeten zich aan de regels van het schap houden. Een schap is dan ook een openbaar bestuurslichaam, een overheid, net als de gemeentelijke, provinciale en rijksoverheid. Maar wel een bijzondere overheid, met taken voor specifieke branches. Bij de activiteiten van een schap staan zowel het algemeen belang als het belang van de betrokken branche voorop. Bij zo'n sterke positie als een bijzonder soort overheid hoort ook een goed toezicht. Dat toezicht gebeurt door verschillende ministeries en de Sociaal-Economische Raad, de SER.

*Belangrijk is het volgende:* Een schap verricht taken voor een branche wanneer individuele ondernemingen of verenigingen van ondernemers en werknemers dat ieder voor zich niet kunnen, de taken met het oog op het algemeen belang toch noodzakelijk worden geacht en de mededinging niet wordt belemmerd. Naast de eigen taken voeren sommige schappen ook regelgeving van de overheid uit. *De kennis en deskundigheid van de schappen in de eigen sector en hun bevoegdheden als overheid maken hen daarvoor uitermate geschikt.* Voor dergelijke zogeheten medebewindstaken krijgen zij een vergoeding van de overheid.

De organisatie kan behoefte hebben aan sturing, aan kennisontwikkeling en aan de mogelijkheid adviezen te verstrekken in verschillende richtingen. Daartoe kent de overheid delegatie en mandaat en bevoegdheid tot adviseren toe aan afzonderlijke *bestuursorganen*. Die bestuursorganen kunnen zijn vertegenwoordigende lichamen, zoals een *bestuur*, maar ook technische *commissies*, zoals een Kenniscentrum.

De Memorie van Toelichting op de Wet Luchtvaart stelt dat een positie van schiphol als zelfstandig bestuursorgaan in strijd komt met het beleid van het kabinet om te komen tot verhoudingen zoals die gebruikelijk zijn tussen overheid en bedrijfsleven ("Schiphol als bedrijf"). Deze opmerking is vanzelfsprekend niet van toepassing op een Luchtruimschap als hier bedoeld, omdat het onderhavige de evenwichtige verhoudingen schept tussen zowel de sector als gebruiker van het Luchtruim als de Stakeholders en de bewoners op wie het Luchtruim betrekking heeft.

### Bestuursorganen van het Luchtruimschap

De organisatie van het Luchtruimschap heeft behoefte aan sturing, kennisontwikkeling en de mogelijkheid adviezen te verstrekken in verschillende richtingen. Daartoe kent de overheid delegatie en mandaat en bevoegdheid tot adviseren toe aan afzonderlijke bestuursorganen. Aantal en aard van de bestuursorganen is afhankelijk van de actuele behoefte aan sturing, kennisontwikkeling en adviezen.

Het Luchtruimschap richt zich op het ontwikkelen van kennis in een Kenniscentrum ten behoeve van regeling van verhoudingen tussen Luchtvaartsector en bewoners en organisaties van wie de belangen door de Luchtvaartsector worden aangesproken.

Het Luchtruimschap heeft uiteraard behoefte aan een *bestuur* benoemd voor de geledingen die het vertegenwoordigt. Maar daar naast heeft het 'commissies' voor aangelegenheden betreffende kennisontwikkeling. Het geheel van de laatste commissies vormt het 'Kenniscentrum'. Het Kenniscentrum heeft zelf ook weer behoefte aan deskundige coördinatie tussen de commissies waaruit het is samengesteld. Naast een toezien *Algemeen Bestuur* zal er dus behoefte zijn aan een *Dagelijks Bestuur*.

## **Algemeen Bestuur**

De leden van het Algemeen Bestuur worden benoemd voor ondernemingen uit de luchtvaartsector en voor omwonenden en organisaties wier belangen door de sector worden aangesproken. Het Luchtruimschap moet herkenbaar zijn als belangrijkste overlegplatform tussen sector en omgeving. Er zullen dus hoge eisen moeten worden gesteld aan de herkenbaarheid van de bestuursleden voor de eigen achterban. Zij dienen er op toe te zien dat het Luchtruimschap de belangen naar behoren vertegenwoordigt.

*Noot:* Anders dan in CROS waar gestreefd werd naar vertegenwoordigende burgers is hier van belang dat de bestuursleden geen specifieke eigen belangen vertegenwoordigen. Zij moeten zodanig gekozen zijn dat hun kwaliteiten ze geschikt maken om als het ware als 'patriciër' een gerichtheid op het belang van het algemeen te effectueren. In dit opzicht en ook in het opzicht dat het Schap geen marktplaats is waar tussen partijen wederzijdse belangen worden uitgewisseld, verschilt het Schap fundamenteel van CROS.

In het Algemeen Bestuur hebben voldoende leden uit het dagelijks bestuur zitting om er de wetenschappelijke kwaliteit van te garanderen.

## **Dagelijks Bestuur**

In Nederland kent op vele plaatsen relevante deskundigheid. Onder de meest bekende zijn het NLR, het RIVM, de TU Delft, TNO, afgezien van de deskundigheid die ook in de sector aanwezig is bij de Luchthaven, Luchtvaart en het LVNL, om van particuliere instituten als To70 niet te spreken. In de nota Mobiliteit ven VenW is ook sprake van een behoefte op dit gebied, Zowel Schiphol als de twee laatste jaarverslagen van LNVN maken melding van een 'Knowledge Development Center'. In het verleden hebben ministeries een belangrijke rol gespeeld bij het coördineren van onderzoeken. Dit is nog zo, zoals bijvoorbeeld het GES bij het ministerie van VROM. Het zou een belangrijke stap zijn wanneer het Luchtruimschap in het kader van de decentrale overheid gebruikt zou worden voor dergelijke initiatieven en coördinerende taken. De rol van het Kenniscentrum is facilitair. Dat is, het centrum heeft als taak om namens de overheid werkzaamheden ten behoeve van de luchtvaart in reeds bestaande instituten te integreren en eveneens om taken uit te besteden. Er zal dus ook een budgettair beleid moeten worden gevoerd. Het vanuit Kenniscentrum ten behoeve van de gemeenschap gecoördineerde onderzoek zal, om in Luchtvaarttermen te spreken, functioneren als 'Hub', waarbij ook plaatselijke door internationale kennis wordt verrijkt. Het kennis centrum zal ook een stimulerende functie hebben voor het ontwikkelen van kennis met betrekking tot de maatschappelijke integratie van de Luchtvaart in het algemeen.

## **Kenniscentrum**

De kern wordt gevormd door als beleidorganen fungerende commissies waaruit het Kenniscentrum is samengesteld. Er zijn commissies op tenminste 4 gebieden. Twee hebben betrekking op kennis over elementen die een rol spelen bij het tot stand komen van, respectievelijk het luchthavenindelingbesluit, en van het het luchthavenverkeerbesluit. Een commissie belicht verder zaken relevant met betrekking tot de noodzaak tot en de maatschappelijke consequenties van groei van Schiphol. Een vierde neemt de taken over van het IKB, het bekende Informatie en klachtenbureau.

### *Luchthaveninrichting*

In de aanwijzingen van de minister van V en W worden geluidszones en geluidscontouren vastgelegd, die geen direct gevolg hebben voor de ruimtelijke ordening, maar die weer als uitgangspunt dienen voor aanwijzingen van de minister van VROM. Aan de basis van alle geluidsberekeningen ligt de Europese geluidbelastingindicator Lden. Deze komt ook in Nederland in plaats van de eerder gebruikte indicator Ke. De Lden is als het ware het geluidbudget. De Lden wordt samengesteld uit over lange perioden verzamelde geluidwaarnemingen, rekening houdend met het tijdstip dat het geluid wordt geproduceerd en vergelijkt jaargemiddelden in termen van dB(A). Lden is beslist niet synoniem met geluidsoverlast en zelfs niet op enigerlei wijze met geluid ervaarbaar door een individu. De wisselkoers van Lden in termen van overlast is als het ware veranderlijk. De maat is slechts geschikt bevonden om er uit af te leiden hoe groot de kans is dat men, binnen het areaal waar de waarde voor is vastgesteld aangesproken wordt op overlast. Die kans wordt uitgedrukt in percentage van de bewoners dat aangeeft ernstige overlast te ervaren. De Lden wordt internationaal gebruikt om zoneringen te maken op grond van lijnen die plaatsen met gelijke Lden verbinden. Deze zoneringen zijn bruikbaar voor ruimtelijke planning. Het statistisch verband tussen beide variabelen toont grote spreiding. De oorzaken van deze spreiding zijn niet wetenschappelijk vastgelegd. Haast per definitie zal het verband 'Lden/% ernstig gehinderde personen' in een concrete situatie afwijken van het gemiddelde. Grote veranderingen in de situatie of gebruikte methodieken rond een airport zullen het verband naar verwachting beïnvloeden. Hierop berust de gereede twijfel die verbonden wordt met conclusies over *per saldo* wel of niet onveranderd gebleven zijn van overlast wanneer gestreefd wordt naar beperken van Lden. Wanneer het budget *per saldo* gelijk blijft kan de koopkracht veranderen. Dat hangt af van de wisselkoers. Een taak van de commissie zal zijn de wetenschappelijke achtergrond van en de bruikbaarheid als ijkmiddel van



voor planologie bruikbare methodieken te onderzoeken en vast te stellen (Zie verder: het hoofdstuk 'Onderbouwing').

#### *Luchtverkeer*

Als enige land past Nederland de zonerings ook toe om het volume van het vliegverkeer te begrenzen door een bovengrens te stellen aan de geluidbelasting. Bovendien wordt de zonerings gebruikt om aantallen te vergelijken van geluidbelaste woningen binnen vastgestelde contouren voor en na verloop van tijd. Zoals gezegd bestaat twijfel aan de betrouwbaarheid van de methode.

De taak van de commissie zal bestaan uit het ontwikkelen van kennis rond fysieke variabelen die bepalen in welk opzicht vliegtuiggeluid als overlast wordt ervaren en een meer directe, op het individu gerichte indicator (zie 'onderbouwing'). Dit in verband met zorgplicht van de overheid voor individuen onder gevlogene trajecten. Verder zal zij diagnostische methodieken ontwikkelen en manieren om inzicht te krijgen in de relatie tussen methoden van aanvliegen of vertrekken die worden toegepast ten behoeve van capaciteitsvermeerdering of van veiligheid en overlast. Het gaat om het bepalen van de wisselkoers tussen geluidmassa's per jaar en overlast à la minute. Met andere woorden, zij richt zich, in samenwerking met de LVNL, op het ontwikkelen van proefondervindelijke kennis van de beleving van vliegverkeer in de omgeving waar wordt gevlogen met de bedoeling deze kennis dan weer toe te passen voor de preventie van verdere overlast. De door de instituten nu al beheerde zaken hebben te maken met het reguleren van capaciteit, veiligheid en handhaven van geluidneerslag in handhavingpunten of evaluatie van het percentage ernstig geluidgehinderde personen in aangewezen gebieden. Het hier bedoelde Kenniscentrum zal zich dus naast deze reeds bekende activiteiten richten op verbetering van de effecten van luchtvaartpraktijk binnen de gevlogene trajecten op het welbevinden van de burgers daaronder. Het moet de opdracht krijgen methoden te vinden voor diagnostiek en preventie van de overgang van geluid tot geluidoverlast in samenhang met variaties in de vliegpraktijk. Het doet dit in samenwerking met de *Luchtverkeersleiding die bewonergerichte zorgplicht toegewezen krijgt* en de adviezen actualiseert onder regie van het overlegorgaan E2MC waarin Luchthaven, Luchtvaartmaatschappijen, Vluchtcoördinator en Inspectie een rol spelen. De opdracht ligt voor een deel in het verlengde van de opdracht aan de CDV, met dien verstande dat we het bij vliegverkeer over een veel groter areaal hebben dan buitengebied alleen. Het is natuurlijk ondoenlijk overal waar potentieel gevlogen wordt meetpunten te bemannen. Het is een taak van onderzoek compromissen te vinden. (Zie hiertoe het hoofdstuk 'onderbouwing' bij Kernpunten)

#### *Groei en grenzen*

De grootste luchthavens van Europa lopen binnen tien jaar tegen de grenzen van hun maximale capaciteit op en zullen de groei in het internationale vliegverkeer niet meer aankunnen. Dit zegt de directeur luchthavenontwikkeling van Schipholgroup. In het begin van de negentiger jaren van de vorige eeuw is de gedachte ontwikkeld om het huidige vierbanenstelsel van de luchthaven Schiphol uit te breiden met een vijfde baan. Met deze vijfde baan zou de "dubbeldoelstelling" voor Schiphol kunnen worden gerealiseerd: een luchthaven die zich als mainport kan ontwikkelen, maar die anderzijds zodanig is ingekaderd dat de kwaliteit van de leefomgeving vanaf het in gebruik nemen van die vijfde baan niet verslechtert en deels verbetert – bezien ten opzichte van 1990, schreef de overheid voor de stelselwijziging. Als luchthaven moet je voorkomen dat uitbreiding onmogelijk wordt gemaakt, zegt de directeur. 'Relatief zit Schiphol goed. Toch opmerkelijk voor zo'n dichtbevolkt land, maar het huidige beheersingsstelsel is virtueel en inflexibel en moet op de schop. Het moet mogelijk zijn de ruimte te benutten zonder dat er toename is van geluidbelasting.'

Deze laatste opmerking is in tegenspraak met de ervaring van de meeste getroffen omwonenden. De grenzen zijn reeds bereikt. Het doel van het luchtruimschap is ook: het op eerlijke en algemeen aanvaardbare manier vaststellen of dit zo is of niet. Het gaat om de vraag of de behoefte aan terugdringen van overlast ten behoeve van leefbaarheid buiten het buitengebied en in de vliegtrajecten gerechtvaardigd is. Of geluid kan worden teruggedrongen zonder de capaciteit van Schiphol aan te tasten.

Indien groei noodzakelijk is, moet dit worden aangetoond. Het luchtruimschap zal alle mogelijkheden moeten onderzoeken. Het zal onafhankelijk, betrouwbaar en herkenbaar moeten kunnen adviseren. Het zal niet gedwongen worden de vraag uit de weg te gaan of Schiphol wel moet groeien. Of andere eisen aan Schiphol zullen moeten worden gesteld, bijvoorbeeld die van een kleinere kwaliteitsluchthaven. Of het beter is dat je nu of later elders in Nederland nieuwe start- en landingsbanen gaat aanleggen. Dit zijn alle opgaven voor bespreking in adviezen van het onderhavige beleidorgaan. De kennis op het gebied van overlast zal ook kunnen inschatten in welke mate alternatieven de overlast zullen doen toe- of afnemen.

#### *Inlichtingen en Klachtenbureau*

Het inlichtingen en Klachtenbureau is onder leiding van haar vroegere coördinator gegroeid tot 'Bekende Nederlander'. Verguisd omdat het een machteloos instituut was. Geliefd om de door haar

verzorgde herkenbaarheid naar buiten van aan de groei van ervaren overlast in Nederland. Geliefd als praatpaal en scheldpaal voor wanhopige burgers, bemand door stressbestendige mensen. Een bureau dat trachtte informatie en door de aard van het stelsel tot desinformatie geworden informatie door te geven. Recent aangestelde statistici, maar ook deskundigen van het NLR verbazen zich herhaaldelijk hoe nauwkeurig de wisselingen in het klachtenpatroon de werkelijke wisselingen in vliegmethodieken en beleid volgen.

Het behoeft geen toelichting waarom het IKB in het Luchtruimschap moet worden opgenomen. Als deel van een zelfstandig bestuursorgaan met gezag en mandaat zal het een betrouwbare partner worden die laat begrijpen dat en hoe werkelijk met klachten van de burger wordt omgegaan en wat er aan wordt gedaan. Het zal zich de plaats verwerven als voor iedereen herkenbaar representatief orgaan dat laat zien wat verwacht kan worden en wat niet. Een dergelijke plaats van het IKB zal het tot een niet geringe factor maken in het pogen van de sector het geloof in haar betrouwbaarheid en burgergerichte verantwoordelijkheid te herstellen.

### **Plaats van het Luchtruimschap binnen het Stelsel**

Het Luchtruimschap als geheel, maar ook de afzonderlijke commissies kunnen bevoegdheid hebben tot adviseren. Zo zal het schap met tussenpozen of, in tijden van crisis, als nu, frequenter adviseren en deelnemen in overleg met overheidsorganen, maat ook met kamers.

De bevoegdheid tot adviseren van een commissie zal zich aan de ander kant kunnen uitstrekken tot deelname aan het praktische operationele beleid. Zo is het een vast onderdeel van dit voorstel en wezenlijk voor zijn implementatie, dat de commissie Luchtverkeer en de Verkeersleiding een vaste vorm van informatie en kennisuitwisseling genereren. De commissie zal een structureel vastgelegde gezaghebbende plaats innemen binnen het praktisch beleidsoverleg van de LVNL met Luchthaven, Luchtvaartmaatschappijen, LVNL, Slotcoördinator en Inspectie over het te voeren beleid. De door de sector zo gewenste flexibiliteit zal door de commissie worden begeleid, niet in opdracht van de sector, maar geaccepteerd door de sector, omdat het uitkomst is van sociaal economisch verantwoord overleg. Men mag de vraag stellen of de sector de beschikking moet krijgen over een eigen klachtenlijn naar het schap, vergelijkbaar met die van de burger in het IKB. Het antwoord is 'nee'. Beide zijn ommers vertegenwoordigd in een raad van toezicht. De klachtenlijn evenwel fungeert als een afzonderlijk meetinstrument ten behoeve van de ontwikkeling van kennis in de luchtverkeerscommissie, maar is niet bedoeld als orgaan om het beleid te sturen.

De luchtverkeerscommissie werkt samen met het LVNL. Hieruit volgt dat dit beleidsvoorstel ook vraagt dat het LVNL, naast verantwoordelijkheid voor capaciteit en veiligheid, ook deelt in verantwoordelijkheid ervoor dat het vliegtuiggeluid voor de burger, overal waar deze zich in de haar toegewezen vliegtrajecten of vliegarialen bevindt zo min mogelijk de leefbaarheid van het milieu aantast.

## MOTIVERING

### Algemeen

Het verbetervoorstel beperkt zich tot overlast door vliegtuiggeluid. De Stelselwijziging bereikte geen zodanige beheersing van de door de burger ervaren overlast, dat deze enig vertrouwen heeft in de huidige of toekomstige resultaten van het stelsel. Integendeel, de praktijk heeft geleid tot groot wantrouwen. Het wantrouwen wordt versterkt doordat overheid en sector bij herhaling, onophoudelijk en publiekelijk, en wanneer dit maar kan, vaststellen dat alle door de stelselwijziging gestelde voorwaarden zijn gehaald en dat de overlast feitelijk aanzienlijk is teruggedrongen (woningen in meetgebieden en degelijke). Grote groepen van de bevolking ervaren aan den lijve dat dit niet waar is. Dit gegeven wordt bevestigd en geobjectiveerd door tellingen van klachten en klagers door het IKB en zelfs door enquêtes, zoals die van de gemeente Castricum in 2003, die helaas niet door MEIS wordt vermeld, en in het eigen belevingsonderzoek van MEIS. Ook de Staatssecretaris geeft, hoewel nog steeds niet officieel, maar wel publiekelijk in een regionaalwerkbezoek, volmondig samen met haar DG toe, dat er grote fouten zijn gemaakt.

### Parallellen met een gelijksoortig falen in de Medische Praktijk

Training in het universitaire onderwijs ten behoeve van patientenzorg attendeerde mij op een opvallende parallel tussen het soort problemen waarmee de opleider in patientenzorg wordt geconfronteerd en het verhaal rond het Schipholbeleid. De parallel is zo treffend dat deze tot lering kan dienen rten aanzien van de oorzaak. Het is feitelijk hetzelfde soort probleem als dat van de patiënt die op het spreekuur te horen krijgt dat alle cijfers normaal zijn, terwijl hij zich alleen maar beroerder voelt en de kersverse specialist-dokter, overtuigd van zijn gelijk, volhoudt dat hij beter weet dan zijn patiënt.

Om zonder schade voor het belang van de luchthaven Schiphol voor de Nederlandse economie het probleem rond begrenzen van overlast te beperken, had de wetgever twee stappen gemaakt, ieder vastgelegd in een eigen besluit. De eerste stap is een theoretisch kaderstelling, die op grond van een statistische analyse van grote populaties komt tot statistische maatvoering. Hieruit wordt een set normale waarden afgeleid, die de situatie rond Schiphol gestandaardiseerd beschrijft in termen van waarden in handhavingpunten en geluidcontouren. Vervolgens formuleert de tweede stap oordelen over de actuele concrete gebeurtenissen in vliegverkeer zonder er rekening mee te houden dat de concrete praktijk haast per definitie afwijkt van statistische gemiddelden, zeker als je bovendien ondershands de hele basis-situatie door herinrichting van Schiphol veranderd hebt. Er volgt spreekuur overleg in CROS met voortdurende verwijzing naar de superieure en voor de leek nauwelijks te bevatten kennis die de specialist in het verleden heeft opgedaan. Dit trias van twee besluiten (Luchthaveninrichtingsbesluit, Luchthavenverkeer-besluit en Overleg) zullen we bij de bespreking van dit voorstel steeds beter analyseren.

Kenmerkend voor het Luchthaveninrichtingsbesluit is de belangstelling voor algemene aansprakelijkheden met betrekking tot de vaste ruimtelijke inrichting van luchthaven en omgeving. Het is als het ware *tekstboekwijsheid*.

Het Luchthavenverkeerbesluit gaat daarentegen over concrete verantwoordelijkheid, hier aangeduid als zorgplicht, om de overlast bij individuele bewoners onder de trajecten in de praktijk van het wisselend luchtverkeer zo laag mogelijk te maken. Het is dit dat doet denken aan het *spreekuur*. We hebben het over geheel verschillende zaken. Het nalaten onderscheid te maken tussen algemene aansprakelijkheid en regels en persoonlijke verantwoordelijkheid is in de geneeskunde een bekend probleem. Het toepassen van algemene algemene kennis en regels om te komen tot een praktische inschatting van wat voor mensen nodig is is moeilijk. Wat is de koopkracht van een algemene regel? Het is vergelijkbaar met het werk van loodsen bij binnevaren uit zee. In de praktijk zijn tekstboekregels wel uitgangspunten, maar het concrete behandelen gebeurt op geleide van bevindingen aangaande de eerste resultaten van de toegepaste maatregel en op geleide van bijkomende omstandigheden. Voor individuele verantwoordelijkheid is proefondervindelijke kennis nodig en aangepaste diagnostiek. Om de parallel door te trekken: Dit is het waarom geneeskunde ook wel *geneeskunst* wordt genoemd. En het zijn dit soort zaken die er toe leidden dat de verkeersleiding in een recente poster op het Amsterdamse Centraal Station aanduidde als de *Kunst* van Verkeersleiding.

De praktische problemen met luchtverkeer herinneren hier dus sterk aan. Het inrichtingsbesluit is de wetenschap. Het bepaalt op grond van statistische bevindingen en aangepaste modellen de normale waarden voor handhavingpunten en de contouren van een smal buitengebied vlak rond schiphol. In het daaropvolgend verkeerbesluit past de wetgever deze tekstboekbevindingen ongewijzigd toe op de concrete omstandigheden van alledag en over een geheel van verkeerstrajecten ook ver buiten de buitengebieden. (zoiets gebeurt volgens de memoerie van toelichting overigens alleen in Nederland). In die alledag is helaas alles overhoop gegooid door.... bijvoorbeeld inrichten van een nieuwe start- en land-

ingsbaan en het ontwerpen van nieuwe vliegmethodieken, naderingsprtonen (tegenstroominritsbochten over Kennemerland) en vertekroutes. Het gevolg is een onverwachte grote toename van klachten. Voor individuele leefbaarheid en zelfs voor veilig vliegen (parallel starten bijvoorbeeld) blijken andere factoren mee te spreken dan alleen de standaarden waarmee wordt gerekend. Onervarenheid met concrete eigenaardigheden van de nieuwe situatie leidden er toe dat er behoefte ontstaat aan andere gevolgrekingen dan die uit de voorafgaande algemene kennis. Het gesprek met de sector in CROS doet denken aan doe op het spreekuur van de nog onervaren arts: "Uw Lden is toch normaal? U moet er mee leren leven".

Een eenmalige herziening van het beleid met vaststellen van nieuwe regels zal leiden tot herhaling van zetten. Nieuwe tekstboekregels. Wat nu ontbreekt en waar dit voorstel over gaat, is een aanzet tot voortgezette probleembeheersing in de vorm van een Kenniscentrum voor proefondervindelijk begeleiden en verbeteren van de praktijk. Met behulp van die ervaring is het wellicht mogelijk het draadje te vinden van waaruit het kluwen van misverstand en dwang waarin we ons nu bevinden kan worden ontward. Daar is dit verbetervoorstel op gericht.

U komt in dit voorstel dus het stramien "van Wetenschap en Aansprakelijkheid, naar Verantwoordelijkheid in de Verkeerspraktijk" dan ook bij herhaling tegen. Het vormt consequent het steigerwerk voor het in het begin beschreven voorstel, omdat het steigerwerk nodig is voor de beschrijving van het eerste deel van de onderbouw van het voorstel. Dat gebeurt in het volgende hoofdstuk. Het tweede deel daarvan gaat dieper in op aantal kernpunten.

## ONDERBOUWING

De onderbouwing zal gegeven worden in twee fasen. Eerst een onderbouwing in termen van het stramien "van Wetenschap en Aansprakelijkheid, naar Verantwoordelijkheid in de Verkeerspraktijk" en vervolgens nog een meer gedetailleerde bespreking van een aantal kernpunten.

### De beide Luchtvaartbesluiten en het overlegorgaan CROS

#### Het Luchthaveninrichtingsbesluit

*Hoe aansprakelijkheid voor geluidbelasting te meten*

Dit besluit regelt en begrenst de aansprakelijkheid van de sector op de grond en in de directe omgeving van Schiphol. Het hanteert veiligheidszones en geluidzones met daaromheen een beperkte rand, ook wel buitengebied genoemd. De planologische maatvoering is gebaseerd op Europese regelgeving en streeft er naar geluidcontouren rond de gebieden met grotere en minder geluidbelasting weer te geven in Lden waarden. Een Lden is een uitdrukking voor jaargemiddelde geluidneerslag, gefactoriseerd voor omstandigheden en etmaalperioden waarin deze tot stand komt. Lden-waarden kunnen worden berekend uit fabrieksgegevens en gemodelleerde vliegtrajecten, maar ook direct worden gemeten. De sector wordt gebonden aan, en aangesproken op de jaargemiddelde hoeveelheid geluid op 35 vaste plaatsen op de rand van een meervingerige amoebevormige contour rond het complete stelsel van start- en landingsbanen rond Schiphol (Oude naam: 35 Ke zone). Strikt genomen is wat hier wordt gehandhaafd de aansprakelijkheid voor het constant blijven van de ondergrens van geluidneerslag aan de rand van dit bepaald gebied. Daranast wordt ook een vaste waarde voor het tTotaal Volume Geluid vastgesteld, volgens een model waarin Schiphol wordt voorgesteld als een enkele verkeersbaan waaraan het hele jaarlijkse vliegverkeer wordt gemodelleerd. Het geheel stelt de sector in staat de ontwikkeling over de tijd van de geluidneerslag te analyseren in termen van hoeveelheid en aard van haar materiaal en van moment of periode van vliegen.

Rond de 35 Ke-contour maar dichtbij is nog een tweede contour berekend, de 20 Ke contour. Wat tussen de 20 en de 35 Ke ligt is het "buitengebied". Strikt genomen overlapt dit slechts een klein, bineste del van de luchtverkeerswegen en landings-arealen rond de Luchthaven.

*Voorspelt de geluidmaat nu Overlast of Aansprakelijkheid?*

Het gaat er om om uit de Lden waarde (het geluidbudget) de kans af te leiden dat een bepaald percentage bewoners overlast ervaart. Wat is de wisselkoers in termen van overlast? Door vergelijken van gegevens uit vele gebieden met uiteenlopende waarden voor % ernstige hinder en Lden is een grof beeld ontstaan van de relatie tussen kans op sociale onrust en geluidneerslag. Uit deze relatie gecombineerd met het woningenbestand ter plaatse wordt afgeleid hoeveel woningen of bewoners getroffen zijn, maar ook het risico dat een regio minder of meer bruikbaar is voor bewoning. Professor Stallen heeft in zijn voorstellen 'Fundering in de regio' de respectievelijke verantwoordelijkheden verduidelijkt die sector, overheid en bewoners in dit opzicht hebben, binnen dit relatief kleine en 'buitengebied' (dus niet in het luchtverkeerstraject!). Evenwicht tussen diverse belangen kan worden bereikt door beperken van geluidneerslag, isolatie, informatie of uitruil van plezierige zaken. In werkelijkheid gaat hier toch om een planologisch gegeven: het gaat om de bruikbaarheid van locaties rond Schiphol. Het is een poging je wisselkoersen kunstmatig zo aan te passen dat Schiphol ter plaatse een groter geluidbudget kan verwerklijken. Het gaat dus nog steeds over aansprakelijkheid en al helemaal niet om verantwoordelijkheid voor een leefbaar milieu voor de mensen.

*Dus, al weet je iets over aansprakelijkheid, je kunt geen uitspraak doen over overlast*

Voorafgaande berekeningen vooronderstellen een bepaalde wisselkoers tussen geluidbudget en overlast, maar bewijzen niets. Ze bewijzen niet (1) dat berekend geluid en werkelijk geluid gelijk zijn. (2) Het verband tussen decibellen geluid en hinder hangt eerder af van soort van geluid (pieken of golven, frequent, laag of eenmalig hoog) dan van de hardheid. (3) Wat de omgeving er mee doet (luchtvochtigheid, weerkaatsen langs gevels, koude en warmte, hoe, waar, wat en in hoeverre. Het staat nauwelijks vast, etc. Pas wanneer dit alles is onderzocht is kunnen er echte uitspraken worden gedaan als verantwoordelijkheid voor het af- of toenemen van het aantal geëxposeerde huizen binnen de 20 Ke, of andere contouren, en met akoestische modellen. Wat we bijna vergeten zijn is, dat we het hier nog steeds alleen maar hebben over die nauwe zone rond Schiphol, die ten onrechte 'buitengebied' wordt genoemd. Er is behoefte aan research naar de reële betekenis van de op grond van deze modellen geschatte lokale verbetering op het terrein van Schiphol en haar directe omgeving. Het gebruiken van dit soort gegevens om ten onrechte te suggereren dat ook de geluidoverlast op vliegverkeertrajecten is afgenomen, heeft bij de bevolking veel kwaad bloed gezet en de geloofwaardigheid van de voorlichting geschaad. Hetzelfde geldt voor de bewering dat het handhaven van Lden-waarden beneden gegeven grenzen synoniem is met voorkomen van excessieve overlast elders.

## Het Luchthavenverkeerbesluit

*Waarom het misleidend is overlast in Luchtverkeerswegen te benoemen als hinder in Buitengebied*

Het luchthavenverkeerbesluit wijst verkeerswegen aan voor vliegtuigen die Schiphol verlaten. Het luchthavenverkeerbesluit regelt verder hoe het luchthavenluchtverkeer af te wikkelen en beaalt het maximaal geluidbudget in 35 punten langs de 35 Ke contour, de binnenkant van het buitengebied. Maar die Luchtverkeerswegen beslaan heel veel meer dan het Buitengebied. Het Buitengebied is maar een relatief smalle schil terrein rond de luchthaven; een schil bovendien waarin en waaromheen geen geluidmeting of -berekening plaats vindt. Bovendien is het nu een willekeurige grens. Ooit was de buitengrens van dit gebied begrensd een 20 Ke contour, maar deze fysische betekenis in termen van geluidbudget is nu losgelaten. De berekenpunten (handhavingpunten) liggen nog alleen op 35 Ke contour, de binnenkant van het binnengebied van Schiphol. Men zou die punten wel kunnen vergelijken met stadspoorten en stellen dat wat daar passeert daarbuiten minder lawaai en dus overlast zal veroorzaken dan daarbinnen. Maar ook de laatste stelling is niet waar. (1) De werkelijke hoeveelheid geluid is al veel hoger dan de berekening voor het budget aangeeft (2) Die berekening gaat over een gemiddelde risico-factor voor bouwlocaties, niet over hinder à la minute. De wisselkoers van Lden in termen van overlast is onzeker of niet bekend. (3) Waar de andere landen de geluidszonering dan ook alleen gebruiken voor ruimtelijke planning, zoals ook oorspronkelijk bedoeld, past Nederland als enige land de zonering toe als handhavingsmiddel voor de geluidbelasting. Er is eigenlijk weinig expertise op dit terrein. (4) De onrust rond Schiphol tijdens en na de stelselwijziging, heeft zich voor een belangrijk deel afgespeeld op plaatsen verder van de luchthaven, waar niet wordt gerekend of gemeten. Wat de stelselwijziging heeft gedaan op de 'wisselkoers' is niet bekend.

De resultaten van de Nederlandse benadering die met zo veel optimisme worden gepresenteerd, blijken dus niet relevant geweest te zijn voor de in de verkeergebieden veroorzaakte overlast. De wet benadrukt verder nota bene dat haar zorgplicht (ook) inhoudt dat de sector maar zelf en in onderlinge samenwerking de voorzieningen moet treffen die redelijkerwijs van hen kunnen worden gevergd om te bewerkstelligen dat de in het luchthavenverkeerbesluit neergelegde grenswaarden niet worden overschreden. Hiermee worden echter opnieuw de budgettaire grenswaarden van het inrichtingbesluit relevant gemaakt voor overlast bij luchtverkeer, wat ze zonder kennis van de actuele wisselkoers budget/overlast absoluut niet zijn. In het luchthavenverkeergebied wordt de zaak verder overgelaten aan 'een samenwerkende zorgplicht van de aanwezige leden van de sector' die niet verder wordt gedefinieerd - en aan regels voor het verloop van bepaalde uitvliegtrajecten. De betrokkenen kunnen elkaar aan deze zorgplicht houden. De zorgplicht is niet uitdrukkelijk bedoeld als instrument voor de overheid om af te dwingen dat de gevolgen van het luchthavenluchtverkeer binnen de vastgestelde grenzen blijven'.

*Vaste vliegtrajecten bestaan alleen voor startend materiaal. Laagvliegend landend verkeer beslaat hele regio's*

Er is regelgeving ten aanzien van vliegtrajecten. Deze regelgeving geldt slechts startend verkeer. Of-schoon meerdere getroffen locaties inderdaad binnen of bij de 20 Ke zone liggen geldt ook daar dat de handhaving alleen maar rekent met planologische gegevens en op geen enkele manier rekening houdt met werkelijke redenen waarom er de geluidbelasting overlast wordt. Buiten deze zone wordt het dan zonder dat expliciete voorschriften bestaan, helemaal aan het toeval overgelaten. Voor het landend materiaal is het nog weer anders. Het volgt ingewikkelde tegenstroominritspatronen, vaak op 600 m hoogte, die op geen enkele wijze onderwerp zijn van overlaststudie. Er daar is een uitzondering voor. Landend verkeer in de nacht wordt vaak geconcentreerd binnen nauwe vaste trajecten (Transitions) waarbinnen een soort glijvlucht (CDA, Continuous Descent Approach) wordt uitgevoerd. In het bijzonder voor de bewoners in Noord-Oost Castricum en Limmen onder een van de twee trajecten van deze aard is dit een groot probleem.

*De term Buitengebied hoort niet thuis in de overlastdiscussie. Als er gemeten wordt, doe dit in de Luchtverkeerswegen*

Ten eerste: De opdracht aan de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid om studies te doen in het buitengebied heeft aanvankelijk de valse indruk gewekt dat dit betrekking had op luchtverkeerswegen. Ten tweede: De indruk is gewekt dat de commissie indien deze al meetmethoden aangeeft, dit zou moeten doen ten behoeven van publieke voorlichting en niet voorlichting van de sector ten behoeve van het uitoefenen van zorgplicht. Buitengebied heeft te maken met een gebied waarbinnen Schiphol aansprakelijk is voor een geluidbudget en bijvoorbeeld isolatie. Het heeft niets te maken met uitoefening van een voor de burger verantwoordelijk overlastbeleid.

*Op de luchtverkeerswegen is nog helemaal geen handhaving van toepassing*

De memorie van Toelichting vermeldt bij het Luchthavenverkeerbesluit het volgende: Op zich is het mogelijk om in het luchthavenverkeerbesluit een zodanige verzameling regels vast te stellen dat daarmee zeker is gesteld dat de grenswaarden niet worden overschreden. Vervolgens gebeurt dat niet. De in

het besluit op te nemen regels zijn noodzakelijk met het oog op de veiligheid en het milieu, maar moeten anderzijds voldoende ruimte bieden aan de betrokkenen zelf om tot optimalisering van het luchthavenluchtverkeer te komen. Zij zijn bij uitstek degenen die, gelet op hun kennis van zaken en hun door economische prikkels gestuurde gerichtheid, de luchthaven tot bloei kunnen brengen. Het samenstel van regels zal zodanig moeten zijn dat een basisniveau van samenwerking tussen de betrokkenen wordt verzekerd, maar ruimte wordt opengelaten voor verdere afstemming en optimalisatie door de betrokkenen. De regels moeten er anders gezegd niet in de weg staan van aanpassen door de sector van de bedrijfsvoering en van optimalisering binnen de vastgestelde grenswaarden. Duidelijk is dat de wetgever vooral bezorgd is, *dat het stellen van regels het ontwikkelen van de nodige luchtvaartcapaciteit in gevaar brengt*. Kort gezegd, handhaving mocht de capaciteit eens schaden. Dan maar niets doen! De accenten liggen merkwaardig. Het basisniveau van samenwerking waar de wetgever om zou moeten vragen betreft in werkelijkheid, in het geval van geluidbelasting niet een samenwerking tussen deelnemers aan luchtvaartbedrijf, maar de uitkomst van een ongelijke discussie tussen belangen van luchtvaartbedrijf en de belangen van de bewoners onder de trajecten van het luchtverkeer. Twee partijen die op een onevenredige manier tegenover elkaar zijn gezet in de Commissie regionaal Overleg Schiphol.

### **De Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS)**

Deze commissie is een voortzetting van de eerdere Commissie Geluidhinder Schiphol. (CGS). De CGS was een officieel adviesorgaan gericht naar de Overheid. In haar jaarberichten voorafgaande aan de Stelselwijziging heeft deze commissie herhaaldelijk gewaarschuwd dat men ten aanzien van het geluidprobleem op een ramp afstevende. De overheid heeft geen blijk gegeven met deze informatie om te kunnen gaan en liet de zaak over aan inwoners, die zelf machteloos blijken anders te doen dan ter plaatse verbetering na te streven, zonder veel aandacht voor wat ten gevolge daarvan elders plaats vindt. Voostellen worden als regel verder beantwoord met de stelling dat veranderingen ten koste gaan van capaciteit. Een van de problemen is dat de deelname aan het CROS beleid verbonden is met regionale betrokkenheid. Het wordt op deze wijze onvermijdelijk dat eigenbelang gaat meespelen.

### **Kernpunten**

*De gebruikte maatvoering is geschikt voor een Geluidbudget, maar ongeschikt voor Overlast.*

Ten eerste: Het huidige stelsel heeft een dubbeldoelstelling, namelijk Overlast verminderen en Groei bevorderen. Wat overlast betreft, bestaat de aanpak uit handhaven van de bestaande mate van geluidneerslag te baseren op berekeningen van deze neerslag in termen van Lden of Ke. Dat is logisch omdat het toelaat rekening te houden met welk soort toestellen zich aanbieden en vergelijkingen met situaties in andere landen op andere vliegvelden. Het is ook niet logisch, want de rekenmaat is zoals gezegd budgettair (aansprakelijkheid) gericht en moet koopkrachtgericht (verantwoordelijk voor overlast). Dat betekent dus is, dat het niets zegt over de actuele de overlast die mensen onder de gevlogen trajecten ondervinden. De Ke en Lden berekenen alleen maar gemiddelde aansprakelijkheid van Schiphol binnen een nauw gebied en in 35 een contour liggende poorten ten aanzien van een daarmee samenhangend percentage van de bevolking (bepaald volgens een bestan in 1990!). De aansprakelijkheid van Schiphol eindigt daar. Erger nog: het toestaan van een bepaalde geluidsmassa per jaar kan betekenen dat al die hinder bij bepaalde mensen binnen binnen veel kortere perioden neerkomt en veel ondragelijker wordt dan bedoeld. Anderen in hetzelfde gebied kunnen de dans ontsnappen. Er is dus geen enkele informatie over actuele individuele overlast. Het misverstand is dus dat men mikt waar het om verantwoordelijkheid zou moeten gaan.

*Met en of berekenen van Overlast kan*

Ten tweede: In de instituten als NLR en RIVM staan heel wat hoog opgeleide en deskundige mensen klaar om hun kennis ter beschikking te stellen voor uitwerken van een aangepaste methodiek voor het kwantitatief en reproduceerbaar inschatten van geluidsoverlast. In hun perceptie spelen andere geluidaspecten als frequentie van hindermomenten een grotere rol dan geluidsterkte. Helaas houdt het kabinet het op Lden en beperkt de betekenis van onderzoekopdrachten zo gauw die buiten haar visie komen tot nuttige voorlichtingselement. Het onderhavige verbetervoorstel is er op gericht dat het mogelijk wordt meer praktisch gebruik te maken van het werk van deze deskundigen. Onderzoek als van Peter Balke is buitengewoon interessant. Het is jammer dat de resultaten van hun werk niet wordt geïntegreerd binnen ruimere projecten en dat hun verantwoordelijkheid wordt uitgebreid tot het ontwerpen van regelsystemen, bijvoorbeeld in een vorm die voor het Kenniscentrum nuttig is. Op de schouders van het NLR is ooit toch ook de praktijk van de Nederlandse luchtvaart groot geworden? In punt 5 wordt aangegeven hoe operationele flexibiliteit zou kunnen worden gerealiseerd met behulp van dit soort waarnemingen. (Voor deze term zie de bijgevoegde Platformnota 'Wikken en Wegen'). Ook de Luchthaven en de LVNL geven aan te werken aan eigen Knowledge Development Centers. Deze aanzetten kunnen goed gebruikt worden in het kader van een algemeen belang.

*Je moet wel weten waar je het ene wil meten en waar het andere*

Ten derde: Ook de commissie Eversdijk (CDV) wordt beperkt door een onderzoekopdracht met een nauw keurslijf. Het is nu heel duidelijk dat buitengebied, zoals de wet die volgens methoden uit het oude stelsel definieert, niet ook in het nieuwe stelsel zo kan worden vastgelegd. De eenvoudige reden daarvoor is dat de stelselwijziging en de nieuwe baan een groot effect kan hebben op de relatie tussen de aansprakelijkheidsmaat, Lden of Ke, en het werkelijk interessante grootheden, de overlast.

Inderdaad is gebleken dat in het nieuwe stelsel bepaalde percentages gehinderde mensen nu buiten de overeenkomstige Ke zones liggen (Castricum b.v. buiten de 20 Ke, zowel in het belevingsonderzoek van VenW als in eigen onderzoek van de gemeente). Ook blijken hogere percentages ernstig gehinderde personen voor te komen bij veel lagere Ke waarden dan oorspronkelijk gedacht (Zie figuur in de appendix bij Nota 'Wikken en Wegen'). Dientengevolge zal het met gegeven Ke waarden verbonden meetgebied veel grote zijn dan officieel geschat en zal het percentage ernstig gehinderde mensen dat in het oude stelsel aanvaardbaar werd geacht binnen de 35 en 20 Ke contour nu met het oorspronkelijke woningbestand van veel ruimere gebieden moeten worden vergeleken dan met de huidige contouren het geval is. Het getolereerde overlastgebied kan ook door nieuwe vliegmethodes, zoals het laagvliegend tegenstroominritsen naar de Polderbaan, wel eens veel groter geworden zijn dan de oude methode aangeeft. Immers voor een handhavingpunt is de in Kilometers uit te drukken afstand van een geluidbron tot een vergelegen punt meer bepalend voor het geluid dat daar aankomt dan een duizend voet hoogteverschil boven het horizontale vlak in datzelfde vergelegen punt). Dat blijkt in de praktijk ook wel uit de klachten, doe zo vaak en verrassenderwijs van ver buiten het 'buitengebied' komen. Ook belevingsonderzoek in Castricum en controleonderzoekingen naar de werkelijke relatie naar de relatie tussen Lden en percentage gehinderde mensen riepen al vragen op (Zie de figuur achter de aan dit document als bijlage toegevoegde Platformnota). Dus ook hier hebben we meer kennis van zaken nodig. Dit zijn alle zaken die het *per saldo* vergelijken van oude met nieuwe gebieden maken tot een moeilijke zaak.

*Mensen willen dat het aanpassen van verantwoordelijkheid aan de veranderende eisen van vliegverkeer permanent wordt ingebouwd. Een Schap scheidt een herkenbaar gemeenschappelijk belang.*

Ten vierde: De wantrouwig geworden burger wil een onafhankelijk schap waar lokale burgers net als in CROS vertegenwoordigd zijn. Maar evenredige vertegenwoordigen naar belangen wordt, net als CROS een canard, want men zal onderling blijven krakelen. Men moet integendeel, binnen de Raad van Toezicht van het Schap, dat het als voren bedoelde Kenniscentrum omvat juist integere luchtvaartmensen aanstellen en burgers, die niet oordelen namens eigenbelang, maar toezien op de kwaliteit van het Kenniscentrum en zijn overleg binnen E2MC. Ze zijn representatief voor 'patriciërschap', wijsheid en onderscheidingsvermogen. Het geheel zou kunnen worden aangevuld met een door de Overheid benoemde voorzitter met een de statuur en ervaring als bijvoorbeeld bij de Commissie Deskundigen Vliegtuigeluid. Anders dus dan collega Stallen acht ik integriteit en doelgerichtheid, niet het lokaal vertegenwoordigende karakter van belang. Stallen richt zich ook te veel op wat des rijks of anderszins is in het beperkte areaal van de buitengebieden in oude zin. Met andere woorden, het is een systeem voor het uitonderhandelen van aansprakelijkheid. Ik heb al aangegeven hoeveel groter en hoe wisselend het gebied is dat het probleem beslaat. Ik stel dat de term buitengebied niet via planologische geluidsmaten als Lden of Ke gedefinieerd kan worden omdat de trajecten vaak wisselen, afhankelijk van weer en wind of wisselende baanpreferenties. De term dient aan de vaak wisselende luchtvaarttrajecten of arealen te refereren. Het gaat om aandachtgebieden, die, afhankelijk van wisselende omstandigheden en preferentiewijzigingen, een steeds wisselend karakter hebben. Het Schap in de hier bedoelde zin kan zijn positie in het in de volgende paragraaf aangegeven E2MC-overleg legitimeren op grond van het instellingbesluit van de overheid. Er zal nagedacht moeten worden over de relatie tussen Kenniscentrum en inspectie. Feitelijk ontvangen beide informatie van de LVNL op grond waarvan beperkingen ontstaan die in E2MC uitonderhandeld dienen te worden.

*Metten hoeft niet altijd en overal, maar kan naar rato van verkeer en belasting en kan op grond van ervaring methodisch worden versimpeld*

Ten vijfde: Laat de luchtverkeersleiding de kans om - in het reguliere orgaan waar de vliegpatronen binnen de grenzen van de actuele vliegmogelijkheden met regelmaat worden vastgelegd (E2MC) - de adviezen van het Kenniscentrum te gebruiken in het kader van een nieuw toe te kennen verantwoordelijkheid voor de geluidbelasting van mensen onder de vliegtrajecten. Deze mag zo weinig mogelijk in geluidsoverlast overgaan. Het is inderdaad onbegrijpelijk dat de huidige wetgeving de luchtverkeersleiding geen enkele zorgplicht toekent in deze zin. Ik ga verder in op opdracht aan de CDV dat in die trajecten meetpunten nodig zijn, en wel vele, naar rato van de kans dat daar gevlogen wordt en als basis voor de studies van het Kenniscentrum. De vraag is of huidige glasvezelnetwerken als LOFAR niet makkelijk gebruikt kunnen worden bij de integratie van die informatie.



Het zal onmogelijk zijn alle nodige meetpunten te bemannen. Er zal een methode moeten worden ontwikkeld om slechts daar waar te nemen waar actueel wordt gevlogen. Het is niet onmogelijk om technieken te ontwikkelen waardoor op vele plaatsen alleen wordt gerekend, maar de berekeningen intermitterend geïkt en bijgesteld op grond van metingen. By the way, E2MC is een orgaan waarin onder voorzitterschap van Schiphol nu Schiphol, Luchtvaart, Slotcoördinator en Inspectie ("hoe ver is het met Lden?") in onderling overleg het palet van mogelijke vliegtrajecten bepalen. Uiteraard zal in een vernieuwd stelsel aanvankelijk gemeten en gerekend moeten worden in termen van Lden, om de samenhang met het op dit moment geldende stelsel niet uit het oog te verliezen. Deze samenhang zal dan de inzichtelijkheid aam het licht brengen van de verschillen in grootte en betekenis tussen nieuwe overlastmetingen (naar de menselijke maat, zoals Na(xx)) en aansprakelijkheidsmetingen ( de planologische maat, zoals Ke en Lden dB(A)). De zo geschapen flexibiliteit zal dan tevens kunnen voorkomen dat de Lden in bepaalde handhavingpunten zodanig gehandhaafd moet worden dat dit bijdraagt aan toenemen van hinder en zal mogelijk elders te grote beperkingen corrigeren! Zoiets ligt in het verlengde van flexibiliteit die de Luchthaven zelf reeds heeft voorgesteld in het kader van haar commentaren op de voortgangsrapportages van de CDV.

*De stelling dat verbetervoorstellen groei niet mogen beperken heeft betrekking op groei in belang van het algemeer en, niet noodzakelijk een enkele plaats*

Last but not least: Groei moet mogelijk blijven, maar wie zegt dat dit steeds op dezelfde locatie moet? Het kan wel eens waar zijn dat groei zulke grote eisen gaat stellen aan vliegfrequentie en gelijktijdige baanbelasting dat de grenzen worden bereikt van wat redelijkerwijs in de Randstad kan worden getolereerd. Het Kenniscentrum zal de overheid daarover via het Schap prognoses geven, en daarop betrekking hebbende voorstellen en risicoprofielen aanbieden.

## VERWACHTE EFFECTEN

De effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, in termen van milieubelasting, risico's of hinder zijn moeilijk te voorspellen. Het voorstel is gericht op delen van maatschappelijke verantwoordelijkheid tussen de exploitanten van het luchtverkeer en dat deel van de bevolking van wie extra offers worden gevraagd om het economisch profijt voor allen mogelijk te maken.

De bewoners voelen zich momenteel in de uitzichtloze situatie, omdat zij ervaren dat de exploitanten van het luchtverkeer in een machtspositie zijn terechtgekomen, die zij op grond van de betekenis van de mainpost voor de economie lijken te kunnen handhaven. De zaak is uit zijn evenwicht geraakt door de positionering in de randstad. Zij ervaren dat iedere herstelmaatregel moet worden afgedwongen met studies zoals die van het RIVM over effecten op op leer vermogen van kinderen, of GES studies over de kosten van het verminderen van het risico voor slaapverstoorden. Er worden onmogelijke lasten gelegd op de schouders van omwonenden om te komen met verbetervoorstellen, terwijl instellingen als het NLR toch jaren nodig hebben om nieuwe inzichten te transformeren in operationeel realiseerbare opties.

Het instellen van een Luchtruimschap waarin de sector zich herkent, evenzeer als de door geluidbelasting bij het luchtverkeer betrokkenen, zal gezamenlijke identificatie van beide partijen met hetzelfde probleem bevorderen. Dit is een stap op weg naar wederzijds vertrouwen en naar een nieuwe mentaliteit, waarin beide partijen, de belanghebbende zowel als de nu geofferden bereid zijn risico's te nemen. In het luchtruimschap zal macht, of die nu komt van de kant van de vele exploitanten, of excessief comfort van omwonenden geen rol spelen, maar de authentieke bereidheid van gezamenlijke partijen het beste ervan te maken op grond van de best mogelijke inzichten in de problematiek.

Wat men mag verwachten is dat de activiteiten een voorbeeldfunctie kunnen vervullen, niet alleen voor analoge problemen op andere plaatsen, maar ook als bereidheid van de burger zelf tot participeren in verantwoordelijkheid voor economisch evenwicht, nu en in de toekomst. Het luchtruimschap dient te garanderen dat de burger zich ook in de luchtvaart herkent, zoals dit ook ooit het geval is geweest in de periode van de pioniers in de Nederlandse luchtvaart.

De veelheid van technische verbetervoorstellen uit burger en uit milieukringen wekken bij de een hoop en bij de ander achterdocht. Niemand heeft voldoende kennis in huis om de wegen van de ander te volgen. Het betaan van die noodzaak is op zich al een probleem. De alomtegenwoordige vraag naar technische verbeteringen wijst maar op een ding: op het ontbreken van vertrouwen in de huidige toestand. De wijde omgeving van Schiphol vult zich met potentiële verkeersleiders, bij ontstentenis van een Luchtruimschap dat vertrouwen genereert en betrokkenheid.

## WIJZE VAN UITVOEREN

Er wordt in dit voorstel van uit gegaan dat de praktijk grotere flexibiliteit zal tonen dan vroeger het geval was. Het doel wordt bereikt gebruik makend van veel wat in principe reeds ter beschikking staat. Coördinatie van activiteiten en instituten die tot nu toe afzonderlijk werkten aan afzonderlijke opdrachten zal wellicht zelfs leiden tot bezuiniging.

Mijn advies zou zijn opdracht te geven tot een studie van de mogelijkheden aan een politiek en van de sector onafhankelijke commissie ingesteld op advies van en in overleg met de Sociaal Economische Raad.

De aantrekkelijkheid van deelnemen aan de activiteiten van een verkeersleiding en instituten op nieuwe sociaal gemotiveerde leest zal de motivatie voor jonge mensen om daarin te participeren vergroten. Er ontstaat een nieuwe vorm van werkgelegenheid met mogelijkheden tot internationale verbanden. De ervaring met ontwikkelen van dergelijke zaken in academisch verband leert dat meer flexibiliteit al binnen een jaar zal beginnen praktisch waarbare te worden. Ook mogen we niet vergeten dat onderzoek bij de hoofdafdeling Luchtverkeer van het LNR en de aanzetten die de commissie CDV heeft gegeven op zich al een goed begin vormen voor werk dat de basis kan zijn voor werk in het kader van het Kenniscentrum. Goed uitgewerkte verbeteringen moeten binnen twee tot drie jaar beschrijf- en publiceerbaar zijn.

~~XXXXXXXXXX~~

Castricum, 26 mei 2005



## NOOT:

De indiener hoopt dat er op enig moment van de evaluatieprocedure naar indiener(s) wordt teruggekoppeld met het doel waar nodig gelegenheid te scheppen voor verheldering. Een dergelijke tussentijdse terugkoppeling is niet ongebruikelijk, bijvoorbeeld voorafgaande aan definitieve beoordeling van subsidieaanvragen.

# ALS EEN GOED INSTRUMENT

*Gezamenlijke Discussiebijdrage  
van  
Bewoner-Platforms rond Schiphol  
ten behoeve van  
de Evaluatie van de Wet luchtvaart en de Schipholbesluiten*

PLATFORM Vliegoverlast Zaanstad  
PLATFORM Vliegoverlast Amsterdam  
PLATFORM Vlieghinder Regio Castricum  
Pressiegroep Velsen Overlast Schiphol  
PLATFORM Vliegtuigoverlast Oostzaan  
Werkgroep Luchtruim IJmond-Noord  
PLATFORM Leefmilieu Regio Schiphol  
Bewonersbelangen Assendelft  
Dorpsbelangen Wijk aan Zee  
Dorpsraad Spaarndam  
Milieucontact Heiloo



## ALS EEN GOED INSTRUMENT

### *Inleiding*

In de Handhavingsrapportage Schiphol 2003 aan de Tweede Kamer staat 'dat er volgens de wet en besluiten ten aanzien van geluidbelasting geen grenswaarden zijn overschreden'. Dat is juist. Het probleem is dat in de wet de sector nergens wordt verplicht om rekening te houden met klachten zoals wij die kennen. Wat dat betreft heeft de overheid in de huidige situatie noch de wil, noch mogelijkheid om Schiphol tot de orde te roepen. Wanneer je naar de bestaande regels en normen kijkt, lijkt alles in orde.

Ons betreft de voorbereiding op het oordeel dat in 2005/6 zal moeten worden geveld over de waarde van die bestaande regels. De vuistregel voor dat oordeel is dat geluidbelasting en veiligheid ten opzichte van 1990 niet mogen zijn toegenomen en zelfs moeten zijn verbeterd, ondanks groei van Schiphol. Wanneer de overheid zou concluderen dat alleen de normen uit de PKB/Wet luchtvaart zullen bepalen of dit het geval is, dan dreigt de huidige toestand definitief te worden, gaat de ervaring van de burger bedreigd te worden onverminderd door en staan we open voor nog ergere dingen.

Nu denken wij dat er veel argumenten zijn om te zeggen dat de genoemde normen niet geschikt zijn voor die evaluatie. Ten eerste zeggen ze niets over veiligheid. Maar een verrassing is dat we ook niet de goede middelen hebben om te beoordelen of de bestaande normen zelf wel passend zijn om dit doel te bereiken. Je kunt namelijk bestaande regels niet gebruiken om te beoordelen of diezelfde bestaande regels voldoen.

Wat ter discussie moet staan is dus niet: handelt de sector fatsoenlijk? Iedereen denkt dat Schiphol dat niet doet en dat geldt ook voor de LVNL. Toch handelen beide naar de wet. In dit opzicht lijkt de wet zeker niet geslaagd. Maar wat we vooral moeten uitvinden is: hoe we daar dan in 2005/6 democratisch over kunnen oordelen en wie dat moet doen.

Het zou vreemd zijn als de overheid zelf oordeelde over falen of slagen van eigen werk, of als de sector dat deed. Nee, het aanbrengen van ideeën voor de evaluatie in 2005/6 is ons inziens een taak van bewoners en gemeenten en het doorgeven daarvan aan de Regering taak van de de volksvertegenwoordigers in de Tweede Kamer. Zo laten we de democratie haar werk doen.

Er moet eenheid van visie ontstaan over de middelen om het groeiproces van Schiphol en de dynamiek daarvan in de vingers te krijgen en zichtbaar te maken in relatie tot de effecten op de gemeenschap. Dat zal niet alleen het beoordelen mogelijk maken maar ook een betere kritische evaluatie van toekomstige plannen. Misschien zal het zelfs invloed kunnen hebben op de regulering van de dagelijkse praktijk.

### *Doelstelling*

In de inleiding werd gewezen op het belang van eenheid van visie tussen bewoners, gemeenten en een goed contact van deze met Regering en de Tweede Kamer. Eenheid met betrekking tot de gemeenschappelijke belangen. Daar waar belangen regionaal zijn moet onafhankelijk kunnen worden gehandeld. De gemeenschappelijke strategie moet gericht zijn op het scheppen van een goed instrument om de milieueffecten en heden ten dage in het bijzonder de geluidbelasting op behoorlijke wijze onder de knie te krijgen.

Wat hier volgt is een schets voor zo'n instrument. De doelstelling moet realistisch zijn. Daarom kan die het beste uitgaan van bestaande middelen en situaties. De voorstellen en suggesties worden geplaatst in het verlengde van de bestaande politieke en maatschappelijke situatie en niet haaks daarop.

Gemeenschappelijkheid vraagt helderheid en duidelijkheid in bedoelingen. Voorstellen in het belang van bewoners, moeten zoveel als mogelijk aansluiten bij de andere ontwikkelingen van de mainport. Ze moeten niet gericht zijn op bestrijden van de sector, maar juist op kwalitatieve verbetering van de relatie tussen sector en bewoners van de randstad. Het moet helpen om deze relatie zichtbaar te maken en daarmee handelbaar. Met zichtbaarheid bedoelen wij geen abstractie meer een concreet ding.

Die zichtbaarheid wordt bereikt door te streven naar de ontwikkeling van een groot basis-geluidslandschap, op vier- of zescijferig postcodeniveau, dat alle betrokken regio's omvat. We zijn het dan ook eens met de commissie Eversdijk dat spreken over een buitengebied eigenlijk is spreken over alle regio's. De gebieden die er wat hinder betreft uitspringen, liggen niet vast, maar wisselen. Ze worden niet bepaald door een lijn op de kaart maar hangen af van actuele omstandigheden. Het zijn geen geografische gebieden, maar aandachtsgebieden (zie onder). Technieken en de gegevens nodig voor dergelijke landschappen bestaan al lang. Ze worden bijvoorbeeld gebruikt voor het ontwerpen van landbouwadvisen in verband met klimatologische omstandigheden.

### *Landschap*

Zo'n landschap moet verder ingevuld worden vanuit gegevensverzamelingen van velerlei soort. De eerste daarvan zijn de Fanomos data. Met behulp van Fanomos is jaren lang voor alle vliegverkeer gedetailleerd vastgelegd hoe, waar, hoe hoog en waarmee werd gevlogen. Het vormt bijvoorbeeld de basis voor berekeningen van geluidbelasting in de handhavingspunten. Dit kan de basis vormen voor de uitwerking van het geluidslandschap. Het verschil met nu is de fijnmazigheid en het richten op een groot gebied.

Belangrijker dan dit verschil alleen is, dat daarnaast ook andere gegevens ingepast zullen moeten worden en daarmee in verband gebracht. Noem gegevens over baangebruik, baanwisseling, baanpreferenties maar ook, over locale bevolkingsdichtheid, de klachtenregistratie (IKB) data, enquêtegegevens enzovoorts.

Zo kan bijvoorbeeld zichtbaar en meetbaar worden of, hoe, waar en waarom hinderlandschappen, gedefinieerd volgens Europese formules op grond van berekeningen, verschillen van klachtenlandschappen. Kortom het is niet enkel een handhavingstelsel, maar het opent de mogelijkheid tot het kritisch stellen en beantwoorden van vragen.

Bij landschap heb je de neiging te denken aan een kaart: een statisch geheel. Maar in de luchtvaart wisselt alles: er komen banen bij: baangebruik wisselt van periode tot periode. De wind draait. Klachten nemen toe en af. De landschapkaart moet een extra dimensie hebben, de dimensie tijd. De kaarten moeten veranderingen in de tijd vastleggen. Dit vastleggen wordt aangevuld met een continu doorgaan van meten en analyseren van veranderingen ook na vandaag. Hindergebieden zijn geen vaste gebieden. Soms is er geen hinder. Soms wel. Het zijn aandachtsgebieden in een vlammenspel dat op de landschapkaart zichtbaar, maar vooral ook meetbaar wordt. Zichtbaar en meetbaar wordt hoe en waarom dat vlammenspel in de tijd verandert, afhankelijk bijvoorbeeld van de aanleg van een nieuwe baan, verandering van baanpreferentie, of alleen maar van baangebruik samenhangend met langdurige

meteorologische veranderingen of van onderhoud. Je kunt nu met vroeger vergelijken (evaluatie), en nu met straks (voorspellen).

### *Procesmatige analyse*

Sommige veranderingen zijn omkeerbaar, zoals verandering van windrichting. Andere veranderingen zijn niet omkeerbaar, zoals de aanleg van een nieuwe baan. Men spreekt bij onomkeerbare verandering - in de tijd - van 'proces'. De tijd schrijdt voort. Je moet dus een procesmatige analyse maken van de veranderingen van de berekende geluidbelasting door de tijd heen. Je moet zichtbaar kunnen maken en berekenen hoe de ene verandering afhankelijk is van een andere. Wat met Schiphol gebeurt is een maatschappelijk proces en een dergelijk proces moet je eveneens als proces behandelen en niet als een statisch gegeven.

Zo kun je de samenhang tussen bijvoorbeeld veranderingen in data en veranderingen in hinder in de vingers krijgen. Ook is dan beter afleidbaar wat de Polderbaan bijvoorbeeld werkelijk heeft gedaan. Wat de verplaatsing van dichtbevolkt naar dunner bevolkt gebied in werkelijkheid voorstelde. Men zal en kan op grond van gegevens en niet van vermoedens ook schattingen kunnen gaan maken over wat je van een tweede Kaagbaan verwachten kunt voor het Westen van de randstad, maar ook bij Almere. Dat kan, omdat je als het een gefingeerd spel kunt spelen. Je kunt een stuk verleden heropvoeren, maar nu met een nieuwe baan er in en kijken wat er dan gebeurt..

We moeten een samenhangende visie ontwikkelen op de noodzaak van zo'n procesmatige analyse. Deze moet de groei en veranderingen begeleiden als middel om het groeiproces van Schiphol en zijn dynamiek in de vingers te krijgen en zichtbaar te maken in zijn relatie tot de effecten op de gemeenschap. Dat zal niet alleen kritisch beoordelen van het verleden en van actuele ontwikkelingen mogelijk maken, maar ook een kritische evaluatie van toekomstige plannen. In die zin ligt de verantwoordelijkheid voor het tot stand brengen daarvan bij VROM. Maar, misschien kunnen met behulp van die procesmatige analyse, programma's ontwikkeld worden die, net als meteo-analyse, bijdragen een optimale regulering van de dagelijkse praktijk. In die zin ligt het bij V&W.

### *Evaluatie van de Luchtvaartwet*

Er moet een zekere haast gemaakt worden met een dergelijk instrument. In 2005/6 moet worden geëvalueerd of de doelstellingen van de Wet Luchtvaart en de Luchtvaartwet zijn bereikt. Geëvalueerd moet worden of in 2005/6 de doelstelling, planologische rust, al of niet is bereikt, uitgaande van, en in vergelijking met 1990, zoals dat zo mooi in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol heet. Dit kan nooit gebeuren met de huidige handhavingmiddelen. Je kunt een instrument, een meetlat, niet controleren, niet ijken, met de eigen maatstepen, met zichzelf. Het is een taak van een commissie als Eversdijk daarvoor maten te ontwikkelen. Het hier genoemde instrument is een suggestie voor zo'n maat. Het is dan ook niet verwonderlijk dat deze suggestie enigermate in het verlengde daarvan ligt. Maar wij bedoelen meer.

Wanneer we eenmaal beschikken over een procesmatige analytische begeleiding van de ontwikkelingen, kan worden onderzocht hoe men ook op dit gebied zijn vragen duidelijker kan stellen. Men kan de vraagstelling steeds vernieuwen op grond van nieuwe bevindingen. Het kan niet meer voorkomen dat men zoiets als klachten niet serieus neemt omdat het niet past in het model. Dan pas kunnen er criteria komen voor wat dat planologische rust zelf



eigenlijk van je vraagt. Omdat je over een wendbaar elektronisch systeem beschikt maakt het zelfs niet eens zoveel uit of je nu Ke, Ldn, Laeq of Lden als parameter gebruikt. Het mooie is dat je vragen kunt: "En wat als je het zo berekent?" Je kunt bijvoorbeeld ook zoeken naar antwoorden op de vraag: waar kunnen wij het beste vaste meetpunten zetten als de aandachtgebieden, de hindergebieden, zo variabel zijn?

#### *Een Instituut?*

Ontwikkelen van dit instrument kost inspanning, tijd en geld en mensen. Met goede wil alleen zijn we er niet. Daarvoor moeten mensen worden aangesteld, een 'instituut'. Dat zou betekenen dat je begint aan iets nieuws. Dat is niet zo. De basis bestaat. Fanomosgegevens worden reeds opgeslagen. Klachtenregistratie is een feit. Gegevens over banen worden opgeslagen. Er bestaat een overleg in CROS. Er is dagelijks planning tussen luchthaven (AAS), LVNL en vliegmaatschappijen. Basiskennis voor berekenen en ontwikkelingen van geluidslandschappen bestaat. Het NRL heeft in het verleden berekeningen uitgevoerd. Gaat het dan alleen maar om een goede wil tot samenwerking?

Wij denken dat het feit dat iets als CROS bestaat en een klachtenbureau, een signaal zijn dat de hiervoor geschetste problematiek de overheid bij zijn planning in het verleden wel voor ogen heeft gestaan. Maar de problemen hadden zich nog niet zo ontwikkeld dat de vragen, de contouren duidelijk waren. Dat worden ze heden ten dage wel. Vandaar dat er wel aanzetten bestaan, maar dat we pas op basis van bijsturen van de reeds bestaande aanzetten een dergelijk instituut kunnen verwezenlijken. Natuurlijk moet een bovengenoemde onderneming een onafhankelijk maar wel structureel deel van de sector worden. Het instituut moet een eigen status hebben naast de verkeersleiding. Het moet een gelijkwaardige, maar geheel onafhankelijke partner zijn met een eigen directie. Het deel van fondsen voor *research* en *development* dat niet is gericht op economie maar op ecologie kan daar legitiem voor worden gebruikt. Instituten als NRL kunnen ondersteuning en *know how* bieden. Plaats het instituut op het terrein van de luchthaven.

Maar het Klachtenbureau van CROS, het IKB, zou wel naar dit instituut moeten worden verplaatst, als onderdeel ervan. Drie voordelen: Het klachtenbureau kan dan doen wat mensen intuïtief van het bureau verwachten: dat is effectief bijsturen. Informatie naar buiten is uit de eerste hand. De klachtgegevens komen direct aan waar ze horen en worden professioneel verwerkt.

#### *Binnen Bestaand Wettelijk Kader*

Met de laatste opmerking wordt geleidelijk zichtbaar hoe de problematiek van een dergelijk instituut binnen de structuur van, en in de geest van de huidige wet kan worden opgelost. De ontwikkeling staat niet meer haaks op het verleden, maar vult aan en ontwikkelt wat daar tot nog toe ontbrak en werd nagelaten. Een zekere beperktheid van de outlook in het verleden wordt gecorrigeerd.

Maar er is meer. Zo kunnen waarschijnlijk eindelijk ook procesbegeleidingstechnieken worden ontwikkeld voor van dag tot dag beheersen van hinder in het dagelijks verkeer, zoals nu al gebeurt met weer en wind. Vandaar dat het instituut op het terrein van de luchthaven hoort. De voordelen van de verplaatsing van het klachtenbureau zijn evident: Het kan doen wat mensen intuïtief er van verwachten: dat is effectief bijsturen. Informatie naar buiten is uit de eerste hand. De klachtgegevens komen direct aan waar ze horen en worden professioneel

verwerkt. Er zijn korte lijnen naar de uitvoerende instanties. Praktische naar de LVNL en overlegmatige naar de commissie E2MC, overleg tussen AAS en LVNL, waarbinnen het ook thuishoort.

Werkt het instituut dan zal de rol van CROS aan gewicht winnen. Fricities zullen er waarschijnlijk altijd wel blijven in de dynamische wereld van de luchtvaart. CROS zal dus een functie blijven houden. Het Instituut kan helpen discussiepunten, die toch naar verwachting voornamelijk op het gebied van de spanning tussen economie en de leefbaarheid liggen, transparant te maken. Het instituut treedt dan feitelijk op als ondersteuning van de burgersector. Het overleg in CROS zal meer gewicht krijgen. Bekeken dient dan te worden of het in formele zin dan ook meer gewicht verleend moet worden.

#### *Verleden en Toekomst*

Hiermee is aangegeven dat wat gevraagd wordt dus inderdaad ligt in het verlengde van het verleden. Het vraagt geen formele wijziging van reeds bestaande zaken maar een vernieuwing van inzicht en instelling.

De natuurlijke grenzen die aan iedere economische ontwikkelingen in een eng gebied als de randstad gesteld moeten worden zullen zo tijdig en helder zichtbaar worden. Het zal ons in staat stellen om ons eerder aan te passen aan de eisen van de toekomst.

Wij denken dat de bevolking rond Schiphol in zijn geheel het recht heeft om een dergelijke ontwikkeling te eisen. Dat deze ondersteund door eigen gemeenten op ondersteuning van de Kamer zal moeten kunnen rekenen. Het doel is immers een voorbeeldige situatie waarin onze eigen luchthaven ook op kwalitatief gebied met de andere mainports zal kunnen concurreren en ook daar een wetenschappelijk leidende plaats innemen. Geen import maar export van kennis. Het is een waardige aanvulling van de bedoelingen van VROM en V&W en zou als zodanig programmatisch de doelstellingen van de overheid kunnen aanvullen in plaats van bestrijden.

*Het doel van de strategie is niet slechts een eenmalig evalueren van de situatie maar ook het scheppen van een instrument dat blijvende beheersing mogelijk moet maken van de ecologische effecten van de bedrijvigheid, haar betekenis voor het welzijn van omwonenden.*

Het werd reeds gezegd. In enkele opzichten liggen aspecten van dit voorstel in het verlengde van waar commissies als Eversdijk als opvolger van Berkhout bij betrokken zijn. Maar de doelstellingen is ruimer, realistischer en meer ter zake. Het gaat niet om navelstaren maar om een blik op de toekomst. Wij denken dat de tijd is aangebroken om een doorbraak te vinden uit de impasse waarin voortdurend antagonisme tussen partijen ons heeft geleid.

Het wordt tijd dat gezien wordt dat werkelijke vooruitgang niet kan bestaan zonder dat deze ook een vooruitgang is op kwalitatief gebied. Niet alleen Schiphol moet groeien, ook de leefbaarheid.

Castricum, 29 maart 2004

Bijlage 1

ZORGZAAM STUREN

## ZORGZAAM STUREN

*Deze notitie is een bijlage bij de reactie van de platforms op het tweede voortgangsrapport van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV, Commissie Eversdijk). De bijlage is geschreven vanuit de visie vervat in hun nota "Als een goed instrument" en fungeert dus daarin als toelichting in het licht van de tweede rapportage van de CDV.*

### *1. Zoeken naar de grenzen van het Buitengebied*

In de nota "Als een goed Instrument" wordt de term buitengebied gebruikt om alle gebieden aan te duiden waar vliegtuiggeluid in belangrijke mate hinder kan veroorzaken. De CDV doet twee voorstellen, waaronder één voor een ruime begrenzing van het buitengebied. Dit gebeurt op uitdrukkelijk verzoek van de staatssecretaris. De grenzen opnieuw definiëren is ook nodig omdat de term 20 Ke zone, zoals de commissie aantoont, in het 'nieuwe' LVB/wet luchtvaart stelsel geen betekenis heeft nadat naar Europese maatstaven de Lden als maat is ingevoerd. De twee buitengebieden waaruit een keus moet worden gemaakt omgeven beide hetzelfde centrum, maar voor één daarvan is de buitengrens ruimer dan voor het andere.

Als binnengrens geeft CDV: "De binnengrens ligt vast; dat is de ring van handhavingpunten in het LVB". Binnen dit gebied, maar niet in de handhavingpunten, kan de belasting hoger zijn dan het maximum dat in de handhavingpunten mag worden gemeten. Het aantal geluidbelasten wordt gerelateerd aan een maximum aantal geluidbelaste woningen binnen deze ring.

Het gaat om de buitengrenzen. Bij het kleinste voorstel ligt de buitengrens van het buitengebied bij 50 dB(A) Lden. Dat is de meest binnenwaartse Lden-contour die overal op of buiten de oude 20 Ke-contour ligt. Op enkele plaatsen vallen de contouren samen, op andere ligt de berekende Lden-contour ruimer. Vandaar de opmerking: "de buitengrens gevormd door de 20 Ke-contour is te krap".

Het tweede voorstel laat een ruimere buitengrens zien. Die ruimere grens wordt gevormd door de 45 dB(A) Lden-countour. De keuze daarvan is zinvol. Volgens op dit moment door de Europese commissie beschikbaar gestelde gegevens is namelijk bij minder dan 45 dB(A) Lden het percentage gehinderden door vliegtuiggeluid nergens meer dan wat volgens de wet aanvaardbaar is voor andere vormen van omgevingsgeluid, zoals trein en wegverkeer. Op die manier neemt de luchtvaart in de wijde omgeving buiten het buitengebied geen bijzondere positie meer in. "Enig omgevingsgeluid is nu eenmaal onontkoombaar". Daarmee biedt de Commissie Eversdijk een formele definitie die in de praktijk zou moeten overeenkomen met het buitengebied als aandachtgebied, zoals door de Platforms gedefinieerd.

Er ontstaan zo 3 gebieden: de wijde omgeving, een binnengebied en daartussen het buitengebied.

Interessant is, dat deze gebieden van elkaar verschillen op grond van de eigenschappen van het daarbinnen voorkomende vliegtuiggeluid. Voor elk gebied is de aard van de neerslag van dit vliegtuiggeluid karakteristiek. De wet regelt welk niveau van neerslag toelaatbaar is en wat de normen zijn volgens welke geluidgrenzen worden gehandhaafd en wie het toezicht uitoefent.

- 1.1. *De wijde omgeving.* In de wijde omgeving is de storing door vliegtuiggeluid beperkt tot wat in het algemeen als normaal wordt geaccepteerd, bij wet. Er is geen speciaal toezicht. Per definitie zou het aantal gehinderden gering niet af moeten wijken van wat ook in het algemeen als 'normaal' wordt geaccepteerd.
- 1.2. *Het Binnengebied.* Hinder is daar structureel aanwezig volgens een relatief onveranderlijk patroon. Samenhangend met de vaste baanligging en het wisselend baangebruik, met een vaste bovengrens gelijk aan de geluidneerslag afkomstig van een vliegtuigbestand dat overeenkomt met de invoergegevens van 1990 en daaruit in het LVB volgens een met het baangebruik overeenkomend scenario berekend voor de 35 omgevende handhavingpunten. Daarbinnen wordt het aantal belaste woningen beperkt en het aantal belaste bewoners constant gehouden. In wezen is er weinig variatie in het gebruik van

het binnengebied en is de belasting voornamelijk afhankelijk van het totaal en de aard van de te verwerken vliegtuigen.

- 1.3. *Het Buitengebied.* Tussen beide in gelegen. Het tweede rapport wijst er op, dat er volgens de op dit moment geldende criteria geen handhaving van geluidneerslag is in of rond het buitengebied, gericht op de bescherming daarvan. Berekeningen door de CDV geven aan dat de neerslag de laatste jaren overal lager was dan 35 Ke, maar de zoneberekening voor nieuwe voorstellen laten ook zien dat deze vaak de 50 dB(A) Lden kunnen overtreffen. Er wordt gestart en geland volgens talrijke verschillende vliegbanen, routes en vliegpatronen, en gevlogen op zeer verschillende, en over grote gebieden zelfs volgens de minimaal toegestane hoogten. Door het jaar heen wisselt het preferente gebruik van banen voor starten of landen sterk en zowel voor langdurige perioden (sturing), als voor korte (meteo). De sturing geschiedt door de LVNL, die daarbij wordt beperkt door het grote aantal door de overheid voorgeschreven regels.

De geluidneerslag is er, anders dan in het binnengebied, extreem variabel en overtreft per definitie de mate waarin hinder als conventioneel acceptabel wordt beschouwd. Tegenover variabiliteit van hinder staat een strak regelsysteem waarbinnen korte termijn aanpassingen vrijwel onmogelijk lijken. Er zijn regio's waar de aard van hinder op de ene plaats structureel sterk afwijkt van de aard van de hinder elders. Het gebruik van de polderbaan als startbaan en het precies volgen van voorgeschreven vliegbanen garandeert bijvoorbeeld relatieve afwezigheid van hinder in Castricum, maar belast Spaarnedam en Velsen sterk en omgekeerd.

	<b>Hinder</b>	<b>Sturing</b>	<b>Type Sturing</b>
<b>Binnengebied</b>	Ernstig	LVNL	Star
<b>Buitengebied</b>	Wisselend	Wetgever/LVNL	Star
<b>Verre gebied</b>	'Normaal'	Wetgever	Geen

## 2. *Stel de grenzen zo vast dat deze zinvol zijn en niet berusten op willekeur*

De keus voor waar het buitengebied begint en ophoudt berust op het feit dat de hinder er andere eigenschappen heeft dan die in beide andere. Wij zouden er zelfs de voorkeur aan geven niet te spreken van buitengebied, maar van "aandachtsgebieden". Deze term maakt duidelijk dat de overlast daarbinnen zo variabel is, dat het waarnemen daarvan en het handhaven van grenzen niet om uniforme regels vraagt, maar bijzondere eisen stelt en bijzondere aandacht vraagt. Er is iets aan de hand.

De reden die wordt gegeven om te kiezen voor de 45 dB(A) Lden buitencontour is belangrijk omdat deze de "schuld" van de onrust verlegt van de aard van bewoners ('het zit tussen de oren') naar de mate van geluidneerslag. Daarmee wordt duidelijk dat hoewel de belasting van de luchtvaart afkomstig is, de overheid – die van de burger vraagt een groter dan normale geluidsbelasting te accepteren – zelf de verantwoordelijkheid draagt voor het handhaven van een evenwicht tussen de speelruimte die zij de sector biedt en het belang van de burger.

## 3. *Systematiek en Maatvoering in het Buitengebied (Het hoe en wat van meten)*

### 3.1. Voorstellen van de Commissie: Vaste maatvoering, variabele locaties en flexibiliteit.

Het tweede deel van het 2e voortgangsrapport van de Commissie Eversdijk is gewijd aan onderzoek naar een toe te passen heldere handhavingssystematiek in het buitengebied. Wij resumeren hier het voor de overwegingen van de platforms relevante.

De voorstellen die de commissie doet, nemen als grondslag van de maatvoering de op Europees niveau geaccepteerde Lden. Er wordt voorgesteld een maximum Lden te definiëren voor discrete handhavingpunten. Met discreet wordt hier bedoeld op min of meer willekeurig gekozen plaatsen die worden aangewezen afhankelijk van lokale behoefte aan sturing volgens criteria als: 'dit is een woongebied' en 'dat is een natuurgebied'. Op die plaatsen wordt een maximaal toelaatbare dB(A) Lden-waarde vastgesteld. Men berekent tot hoe hoog de ter plaatse geschatte jaarlijkse geluidneerslag mag oplopen. De vaststelling geschiedt volgens het bekende 'grenswaardenscenario' (optie 1). In dat opzicht is de maatvoering is dus uniform. Gelijke monniken gelijke kappen. Overal dezelfde criteria. Maar er is één uitzondering. De plek waar het handhavingpunt komt kan afhangen van de aard van de locatie. Dat betekent rekening houden met het feit dat de appreciatie van hinder op de ene plaats anders kan zijn dan op de andere, onafhankelijk van de waarde van de geluidneerslag in termen van Lden. Het starre karakter dat aan systematisch handhaven vast zit, wekt ook onrust bij de 'sector'. Deze vraagt bij voorbaat al om 'flexibiliteit'. De CDV gaat ook daar op in door aan te bieden de lokaal gevonden dB(A) eventueel te overschrijden tot aan een waarde die weinig ligt onder de waarde gevonden in een nabijliggend handhavingpunt op de 'ring van meetpunten' (optie 2). Een derde optie, (optie 3), vraagt om de ophoging op de ene plaats altijd te compenseren met een verlaging elders. Doel is garanderen dat de geluidneerslag in het hele buitengebied per saldo gelijk blijft. Feitelijk wordt gevraagd om een complexere vorm van flexibiliteit. Wij gaan daar later op in. Voor twee resterende voorstellen verwijzen wij naar het rapport.

### 3.2. Vaste voorschriften houden geen rekening met aard, conditie en periode van overlast.

Aan het ontwerpen van een handhavingssystematiek voor het buitengebied zit een ernstig probleem vast, zowel voor de bewoners als voor de sector. Het probleem dat zo een systematiek gebaseerd wordt op weliswaar heldere, maar tevens onbuigbare voorschriften. De starheid van zo'n systeem houdt er geen rekening mee dat het in plaats A om heel andere dingen gaat dan in plaats B: er is maar één enkel systeem dat overlast overal op dezelfde manier aanpakt, of het nu van nature stille of dat het rumoerige gebieden betreft en ongeacht de aard van geluidbronnen: laag overvliegende toestellen, transitievliegen, startend materiaal of landend en concentraties van storingen in de eerste twee uur van de vroege ochtend. Ook als je kijkt over langere tijd blijkt er een totaal gebrek aan flexibiliteit te zijn: de geluidneerslag wordt berekend per jaar en dan gemiddeld alsof er geen seizoenen bestaan en mensen er geen behoefte aan hebben om 's winters ramen te sluiten, 's zomers buiten te zitten en 's nachts te slapen. In tegendeel: het optreden van hinder wordt soms juist toegeschreven aan inflexibiliteit en gebrek aan verbeeldingskracht bij omwonenden. Een voorbeeld van de consequentie van inflexibele voorschriften is een recente reactie van de LVNL op de overduidelijke problematiek in Spaarndam: zo kan het gebeuren dat de directeur van LVNL, nadat in maart 2004 problemen zijn ontstaan in Zwanenburg, Spaarndam en Halfweg, wijst op "de heel strakke kaders van de wet voor het gebruik van de banen en de luchtverkeerswegen" en een oplossing belooft "na het einde van het operationele jaar"(meer dan vijf maanden later).

De sector heeft een analoog probleem. De vraag naar ruimte voor seizoens- en andere variaties loopt ook voor haar op die onwrikbaarheid vast.

### 3.3. Zijn er ook problemen met de maatvoering als zodanig?

*3.3.1. Relatie Lden en geluidbeleving. In deze paragraaf laten we zien dat de Lden gebruikt wordt voor een ander doel dan waarvoor deze maat is ontworpen.*

Hoe hard je bepaalde passages uit de Mattheus Passion moet spelen geeft niemand aan in dB(A) en je zou er al helemaal niets aan hebben als Bach het gemiddelde dB(A) zou hebben aangegeven afgeleid uit het totaal van het hele werk. Toch zou dit soort informatie interessant kunnen zijn voor de ingenieur die een concertzaal moet ontwerpen. Het nut van een maat hangt samen met het gebruik waarvoor hij is ontworpen.

Het gebruik van Lden om cijfers te produceren is daar een voorbeeld van. De Lden maat is oorspronkelijk niet ontwikkeld om hinderbeleving te beschrijven. In eerste instantie werden indicatoren als de Lden een kwart eeuw geleden ontworpen om voor projectontwikkelaars de

grootte van het risico in te schatten voor waardeverlies door geluidshinder bij projecten in de directe omgeving van een vliegveld. De CDV heeft daar wel oog voor, want zij geeft aan dat de relatie tussen percentage ernstige hinder en dB(A) Lden zoals weergegeven in een figuur niet een relatie weergeeft die geldt voor een individu. Maar er is meer aan de hand: de lijn in de figuur is getrokken door punten afgeleid van interviews binnen homogene regio's, met over lange tijd een stabiele belasting. Maar deze regio's waren onderling wel verschillend van karakter. De genoemde homogeneiteit bestond dus wel binnen, maar niet tussen populaties. De lijn zegt dus evenmin niets over relaties binnen eenzelfde populatie. De studie geeft alleen maar aan dat hoge Lden-waarden wijzen op grote risico's, en kleine op een klein, niets meer en niets minder. Vandaar ook dat het berekenen van contouren al helemaal een vreemde bezigheid is. De maat heeft overigens meer nut om te bepalen hoe hoog een hoog risico is dan hoe laag een laag, zoals in de volgende paragraaf wordt gesteld.

*3.3.2. Hoe goed is de maat geijkt voor de omstandigheden waarin zij wordt gebruikt? Mogelijk is de maat juist in dat gebied onvoldoende gevoelig.*

De buitengebieden, in gebieden die niet onmiddellijk aan Schiphol grenzen, zitten tegen de ondergrenzen van de geluidneerslag, aan het onderste uiteinde van de dosis-effectcurve. De voorspelbaarheid van het optreden van hinder op grond van geluidsberekening is in het midden van de curve beter dan daar. De Commissie constateert dan ook dat zij geen enkel verband vindt tussen de Ke- en de Lden-waarden berekend voor de 35 handhavingpunten op de buitengrens van het binnengebied. (Beiden, nota bene, van dezelfde basisgegevens afgeleid). Ook blijkt dat het recente belevingsonderzoek door V en W aangeeft dat bewoners van controlegebieden die volgens de berekeningen nog niet met vliegtuiggeluid kennis hadden gemaakt (omdat ze namelijk buiten de 20 Ke zone lagen) toch veel vliegtuighinder ondervonden. Dat feit wordt geconstateerd in de allereerste versie van dat rapport, gedateerd maart 2003.

*3.3.3. Meet je wat je wilt meten? De vraag is of geluidshinder niet ook samenhangt met de manier waarop geluid wordt aangeboden in plaats van met geluidsenergie als zodanig.*

De onzekerheid over de betekenis van de maatvoering wordt door de Commissie onderkend. Wij citeren: "En is het echt zo, dat 'weinig' maar 'relatief lawaaiige' vliegtuigen altijd evenveel hinder veroorzaken als 'veel' maar 'relatief stille' vliegtuigen, als in beide gevallen de geluidbelasting hetzelfde is? Is bijvoorbeeld elk uur één vliegtuig (en verder geen vliegtuigen) met een geluidsniveau van 90 dB(A) echt even hinderlijk als elke zes minuten één vliegtuig met een geluidsniveau van 80 dB(A) of elke drie minuten één vliegtuig met een geluidsniveau van 77 dB(A) of elke anderhalve minuut één vliegtuig met een geluidsniveau van 74 dB(A) 4? In al deze gevallen is de geluidbelasting in Lden hetzelfde en is derhalve - volgens de dosis-effectrelatie - ook de mate van (ernstige) hinder gelijk. Speelt voor de hinder bij wat lagere geluidsniveaus wellicht het aantal vliegtuigen op zich een grotere rol dan door de geluidbelasting wordt weergegeven?"

*3.3.4. Is standaardisering echt uitvoerbaar? Is het echt mogelijk de standaard waarmee wordt gemeten te berekenen met dezelfde nauwkeurigheid als het nu gemeten getal?*

Hoe nauwkeurig je ook meet, als de lijntjes op de meetlat niet deugen deugt het meten niet. Er is bovendien een probleem wat de technische zijde van de meetbaarheid betreft: *De meetlat*: Het is mogelijk om op grotere afstanden van het binnengebied de werkelijk geproduceerde Lden-waarden te berekenen uit radargegevens (Fanomos). *De Lijntjes*: Naarmate de afstand tot het vliegveld toeneemt, neemt de betrouwbaarheid van de modellering van de invoergegevens voor de grenswaarden, bijvoorbeeld de vliegroutes, volgens de commissie af. Je vraagt je verder af wat de relevantie van als het scenario geen rekening houdt met gebieden die langdurig onderworpen worden aan voorbereidende vliegpatronen op een constante minimale hoogte van 600 m, of voor het begrijpen van de effecten van het karakter van het geluid: het sterke richtingseffect van bulderend motorgeweld uit een grote startende machine, of gierend fluiten van toestellen die op 600 m hoogte kleppen bijzetten en vermogen vermeerderen om gestandaardiseerd boven woonkern als Castricum de laatste korte bochten te nemen.

3.3.5. *Europese Richtlijnen. Is het waar dat de Europese richtlijnen een uniforme handhavingsmethode voorschrijven of vragen zij ook om aangepaste maatregelen?*

Het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie, omschrijven geluidshinder als een van de belangrijkste milieuproblemen in Europa. Zij dringen aan op de opnemings van specifieke maatregelen en concrete acties ter bestrijding van geluidshinder en noemen niet voor niets dat het, afgezien van Lden en Lnight nuttig kan zijn om speciale geluidsbelastingindicatoren en daarmee verbonden grenswaarden te gebruiken (Richtlijn 2002/49/EG inzake evaluatie en beheersing van omgevingslawaai).

De voorbeelden die het hiervoor geeft zijn:

- de beschouwde geluidsbron is slechts in werking gedurende een beperkt deel van de tijd, bijvoorbeeld minder dan 20% van de tijd in het totale aantal dagen van een jaar, het totale aantal avonden van een jaar of het totale aantal nachten van een jaar)
- er is, in één of meer perioden, als gemiddelde, een zeer beperkt aantal gebeurtenissen (bijvoorbeeld minder dan één geluidspiek per uur, waarbij een geluidspiek wordt gedefinieerd als lawaai dat minder lang aanhoudt dan 5 minuten zoals bij het lawaai van passerende treinen of vliegtuigen)
- de lage frequentie-component van het lawaai is sterk
- extra bescherming van het weekend of van een specifieke periode van het jaar
- extra bescherming van de avondperiode
- combinatie van lawaai uit verschillende bronnen
- relatief stille zones op het platteland.

Dit letterlijke citaat laat zien hoezeer het probleem van variabiliteit op Europees niveau onderkend wordt. Het onderschrijven van behoefte aan flexibiliteit en speciale indicatoren is dus conform de Europese richtlijnen.

#### 4. Conclusies

De conclusies zijn duidelijk. De huidige maatvoering is geschikt om de kans op het voorkomen van gehinderden te schatten, maar niet als middel om specifieke geluidsoverlast te sturen. Het gaat niet alleen om flexibele, maar ook om aangepaste maatvoering. Die is mogelijk en gewenst. Dat is de reden waarom wij ons richten op Optie (3) mits... bedoeld als een weg naar flexibel, dat is aangepast en zorgzaam sturen.

##### 4.1. Optie 3 mits... op weg naar zorgzaam sturen

De commissie CDV vraagt reactie op haar voorstel op basis van de door haar onderzochte mogelijkheden voor handhaving in het buitengebied. Daarbij wijst de commissie zelf al op problemen rond die mogelijkheden. Zij ziet die problemen nog groter worden, wanneer ze moet ingaan op de vraag betreffende realiseren van meetsystemen in het buitengebied.

In het rapport "Als een goed instrument" hebben de platforms al een voorkeur aangegeven voor een ruim buitengebied (aandachtgebied). Het kenmerkende variabele karakter van de hinder in het buitengebied wordt daarbij aangegeven. Verder vinden wij dat dit belangrijke milieu aspect van de relatie tussen luchthaven en haar omgeving bij de vierde grootste mainport van Europa niet maar een zaak kan zijn van het toepassen van een blijkbaar inadequaat regelsysteem. Wij vinden integendeel dat de geluidshinder als zodanig voor de verantwoordelijken die hun luchtruim ter beschikking stellen niet alleen voorwerp moet zijn van handhaving, maar vooral ook *voorwerp van onderzoek* dient te zijn en wel op hoog niveau.

##### 4.2. ... een Nederlands Luchtruimschap

Natuurlijk zijn Parijs en Rome, noch Schiphol en Holland niet op één dag gebouwd. Er zal een overgangsfase moeten zijn. Daarin volgen wij de commissie in haar voorstel tot een systeem met naar behoefte geplaatste handhavingpunten. Met dien verstande dat de toepassing flexibel dient te zijn, hoewel flexibiliteit alleen in de richting van de LVNL op fundamentele weerstand moet stuiten. Als er al flexibele handhaving plaats vindt, dan een die rekening houdt met aller behoeften. De flexibiliteit dient in beide richtingen operationeel te zijn, vragen rond bescherming van omwonenden evenals en vragen rond verwerken van capaciteit door verkeersleiding. Tot nu toe heeft de sturing van de LVNL plaats gevonden via voorschriften, vastgesteld bij wet en besluit. De wetgever zit als het ware op de stoel van een hogere verkeersleider. Het is



evenwel de vraag of wetgever en verkeersleiding onder de huidige omstandigheden voldoende zijn uitgerust om mede op grond van waargenomen hinder verantwoordelijk te zijn voor variabele invulling van de randvoorwaarden waaronder zij werkt. Daartoe mist zij mankracht, financiën en waarschijnlijk ook specifieke expertise.

Onze gedachten gaan dus uit naar een opdracht aan de CDV in de richting van onder haar hoede te ontwerpen en onder het ministerie van VROM functionerend sturingorgaan. Het CDV kan jonge wetenschappers zoeken en aanstellen om te komen tot een centrum van expertise. Hun taak is ontwikkelen van een expertsysteem, een feedbacksysteem ten gunste van een onafhankelijk opererende LVNL. De taak van dit orgaan is de relatie tussen luchtvaart en omgeving te onderzoeken op grond van geo- en sociografische informatie, op grond van combinaties van meten en rekenen, registratie van klachten (zie de nota "Als een goed Instrument") en met hulp van bestaande instituten als NLR de komende periode mede te wijden aan een centrum van expertise en voortreffelijkheid op dit gebied.

*Castricum, 29 juni 2004*

# WIKKEN EN WEGEN\*

Geachte Commissie,

Met belangstelling ontvingen ook de Platforms rond Schiphol de Derde Voortgangsrapportage van uw Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid. Uw interesse in onze vorige reactie en het gesprek daarover, maakten dat wij ook nu weer met vertrouwen gebruik maken van de gelegenheid om te reageren. Ditmaal onder het motto "WIKKEN EN WEGEN".

Uw rapport gaat dieper in op een aantal moeilijke onderwerpen en komt zo tot voorlopige standpunten. De aard van deze onderwerpen spoort ons aan om, alvorens in te gaan op details, om te zien naar de oorsprong en de betekenis van het huidige proces. Zo doende plaatsen wij deze notitie meteen ook binnen een meer algemene discussie rond het 'Plan van Aanpak voor de Evaluatie' en moge de notitie, naast de eerdere, genaamd 'Zorgzaam Sturen', ook fungeren als tweede bijlage bij de nota 'Als een Goed Instrument' en als opmaat tot een definitief beleidsvoortsel, dat zij in 2005 hopen te formuleren.

## 1. Verantwoording

*Al sinds de 70-er jaren is de plaats van vestiging van onze nationale luchthaven een onderwerp van politieke discussie. De gedachte om een tweede nationale luchthaven te bouwen, naast Schiphol bleef zonder resultaat. Daardoor veranderde Schiphol zelf in die, ondanks zijn ligging het midden van een dichtbevolkte randstad snel groeiende luchthaven. Schiphol groeide verder uit tot de kern van vele andere met de luchthaven verbonden structuren. Deze combinatie van dichtbevolkt woongebied met, in het hart daarvan, een veel van de omgeving vragende luchthaven, vraagt om speciale aandacht voor de balans tussen milieu en economie. Het vraagt speciale aandacht voor de vraag of het beslag dat het op de nog beschikbare mogelijkheden legt nog wel binnen aanvaardbare grenzen blijft.*

Dit alles is via het proces van PKB, MER en wetgeving uitgemond in het huidige wettelijke stelsel van de Wet Luchtvaart met de bijbehorende besluiten. Er was bezorgdheid van de Eerste Kamer of de reikwijdte van de daartoe benodigde wetgeving en besluiten wel voldoende voorzag in passende beheersing van het groeiproces. Daarom werd middels een motie Baarda aangenomen dat in 2005/2006 moet worden geëvalueerd of wet, besluiten en beleid wel heb-

---

\* Noot: Deze notitie is een bijlage bij de reactie van de platforms op het derde voortgangsrapport van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV, Commissie Eversdijk). De notitie verheldert de visie zoals die is vervat in hun nota "Als een goed instrument" en fungeert dus daarin als toelichting in het licht van de derde rapportage van de CDV.

ben geleid tot die passende beheersing. Overigens ligt er ook nog een evaluatie en monitoringsverplichting van milieueffecten besloten in de Wet Milieubeheer. (zie bijlage 1).

Hinder door vliegtuiggeluid neemt onder de genoemde milieueffecten een aparte plaats in, omdat deze vorm van belasting zo opvallend en indringend wordt ervaren. In verband hiermee heeft uw commissie dan ook de opdracht gekregen om een systeem te ontwikkelen voor het bepalen van het vliegtuiggeluid in het buitengebied. Dan kunnen op basis hiervan afspraken worden gemaakt voor de hoeveelheid geluid die wordt toegestaan en over hoe dit kan worden gecontroleerd. Uw opdracht en de resultaten van uw werk zullen beoordeeld moeten worden in het licht van al het voorgaande en kunnen niet los gezien worden van het totale evaluatieproces.

In dit evaluatieproces wordt ook ten aanzien van geluidhinder de vraag gesteld of wet en maatregelen wel werken als bedoeld. Afgaande op het explosief toenemen van de klachten over geluidhinder moeten we constateren dat er een gat gaapt tussen theorie en praktijk. De theorie spreekt over bescherming van de omgeving door middel van een geslaagd handhavingsproces; de praktijk meldt toenemen van de hinder. De vraag die zich voordoet is, hoe met deze constatering om te gaan. Blijft de wetgever vasthouden aan de theorie en verklaart zij de klachtenpraktijk als ongegrond c.q. niet ter zake doend of werken we toch aan een stelsel dat de theorie verbindt met de praktijk, een stelsel dat zo werkt als de wet bedoelde?

Het kan haast niet anders of het inzicht dat uw commissie zal bieden in de mogelijkheid om in het buitengebied te handhaven, moet tevens leiden tot nieuw inzicht in de waarde van het tot nog toe aangewende handhavingsmodel. Daarmee raakt uw werk de kern van de zaak. De resultaten zullen, of ze nu zo bedoeld zijn of niet, een bijdrage moeten leveren aan het evaluatieproces en antwoord geven op de vraag of het handhavingstelsel dat de huidige wetgeving hanteert wel passend is. Uw werk heeft zijn fundering in wetenschappelijke deskundigheid. Daarmee draagt het bij aan het feitelijke toetsen of de wet ten aanzien van de bescherming van de omwonenden wel voldoende werkzaam is geweest.

De opdracht kent randvoorwaarden. Enerzijds mogen uw voorstellen de mogelijkheid van de sector om te groeien niet beperken. Anderzijds moeten zij de bescherming van de burger intact laten. Dat laatste is bovendien nog eens vervat in een nieuwe opdracht aan uw commissie met betrekking tot de motie Baarda. Deze laatste heeft immers als doel dat de bescherming die vervat is in de PKB 1995 volledig behouden blijft en zo mogelijk nog wordt verbeterd. De omwonenden zullen dus niet nalaten met bijzondere belangstelling te volgen hoe u zult bijdragen aan het integraal uitvoeren van deze motie. U zegt nogal eens dat uw speelruimte beperkt is doordat sommige zaken wel en andere niet tot uw opdracht behoren. Daar staat toch tegenover dat de opdrachten aan uw commissie voortvloeien uit de verwachting van de overheid dat de commissie verder ziet dan zijzelf. Dat betekent dat een kritisch en wetenschappelijk verantwoord oordeel ook op zijn plaats is ten aanzien van de vraagstelling zelf. Vanuit dat inzicht zullen wij ons commentaar richten op twee kernpunten van uw rapportage, op flexibiliteit en op de waarde van en onderlinge betrekking tussen dosismaten en hindermaten, als twee steunpilaren voor handhaven en beleid.

## **2. Flexibiliteit**

*Bij flexibiliteit maakt U onderscheid tussen inhoudelijke en procedurele flexibiliteit. Wij onderschrijven dit. Onze bevinding is dat van inhoudelijke flexibiliteit, in de vorm van over-*

*schrijding, geen sprake mag zijn. Wij kiezen onverkort voor harde, duidelijke en handhaafbare grenswaarden. Wel zijn wij voorstanders van procedurele flexibiliteit.*

De systematiek van het wettelijke stelsel geeft de luchtvaartsector ruimte om binnen de gestelde milieuregels dat te doen wat zij beschouwt als het beste voor haar bedrijfsvoering. Het bedrijfsmatige karakter van de sector brengt mee dat zij binnen de voorgeschreven randvoorwaarden streeft naar maximale capaciteit. De flexibiliteit waar de sector naar zegt te streven interpreteren wij als het bieden van een mogelijkheid om de bestaande wettelijke regels op te rekken. Op die manier kan meer aanbod worden verwerkt dan gealloceerd. Dat is een oneigenlijk gebruik van flexibiliteit. Zoals u zelf al aangeeft, heeft dat het resultaat dat de bewoners meer worden belast dan de wetgever oorspronkelijk bedoelde.

In onze ogen zijn grenswaarden juist niet bedoeld om te allen tijde maximaal te worden geëxploiteerd. Ze geven juist aan dat de flexibiliteit van de wetgever gaat tot aan een gegeven grens en niet verder. In het algemeen werken aan maxima gebonden stelsels dan ook optimaal, en zijn ze robuust en betrouwbaar, wanneer de gebruikelijke belasting ongeveer 80% van het theoretische maximum bedraagt. Inhoudelijke flexibiliteit betekent dan ook dat men bij geval, maar niet altijd, gebruik kan maken van die van nature aanwezige capaciteitsreserve.

### **3. Pijlers van Handhaven, Beleid en Informatie**

*Het derde voortgangsrapport handelt over een aantal elementen die wezenlijk onderdeel zijn van het hieronder kort samengevatte systeem. Dat is het systeem dat ten grondslag ligt aan het optimaal omgaan met vliegtuiggeluid. Om te zorgen dat onze reactie op uw rapportage begrijpelijk blijft vatten we het systeem hier samen. In de daaraanvolgende paragraaf volgen dan onze commentaren in dezelfde volgorde.*

- Het vliegtuiggeluid waaraan mensen kunnen worden blootgesteld wordt bepaald door middel van meting, of geschat door middel van berekening. Deze twee procedures worden in het kort aangeduid als meten en berekenen. Beide bepalingensmethoden bedoelen hetzelfde te vast te stellen, maar zijn niet noodzakelijk even effectief.
- De bepaalde neerslag wordt uitgedrukt in een dosismaat (KE, Lden, LAm<sub>ax</sub>, LAX, NAX<sub>x</sub>, etc ...)
- De door de bevolking ten gevolge van vliegtuiggeluid ervaren overlast wordt vastgelegd in hindermaten en bepaald door middel van het volgende:
  - systematisch registreren en tellen van meldingen (de hindermaat is aantal klachten of klagers, K) of
  - bevolkingsonderzoek via vragenlijsten (de hindermaat is het percentage van de bevolking binnen een gegeven gebied dat ernstig gehinderd blijkt te zijn, %EH)
- De samenhang tussen geluid en hinder wordt onderzocht door de relatie vast te stellen tussen dosismaat en hindermaat (correlatie Ke of Lden met %EH, of correlatie NAX<sub>x</sub> met K). Die relatie geldt dan onder de voorwaarden waaronder dit onderzoek is uitgevoerd. Het is dus niet zonder meer zeker dat in verschillende onderzoeken altijd precies dezelfde relatie zal worden gevonden.
- De resultaten van het voorgaande systeem worden gebruikt voor informatie
  - van de sector, ten behoeve van handhaven van capaciteitsgrenzen (inflexibele grenswaarden) of sturen van de luchtvloot (operationele flexibiliteit),

- van de overheid, ten behoeve van planologisch beleid (Contouren, Meetsystemen, Grenswaarden),
  - van de bevolking, ten behoeve van informeren over gevoerd beleid (democratische beïnvloeding van beleid).
- De volgende, reeds aangegeven problemen kunnen van invloed zijn op de bruikbaarheid van het systeem en dus op handhaven, beleid en informatie:  
Technische problemen door:
    - Verschillen tussen geschatte en gemeten waarden (onbetrouwbaarheid van berekenen?)
    - Een niet consistente relatie tussen dosis- en hindermaat (niet consistente dosis- of hindermaat?)
 Fundamentele problemen door :
    - Verstoring van de bruikbaarheid van het voorafgaande systeem doordat bijvoorbeeld het banenstelsel sterk is veranderd en/of de luchtvloot sterk gewijzigd.
    - De betekenis van de aan het voorafgaande gelijktijdige overgang van de dosismaat  $K_e$  naar de  $L_{den}$ .

#### 4. Elementen van Zorg

*De in de voorafgaande paragraaf aangegeven elementen komen hier in gelijke volgorde ter sprake. Ze geven aanleiding tot een aantal vraagpunten en/of onzekerheden.*

##### *a. Berekenen en Meten*

Wij maken een kanttekening bij een opmerking in uw persbericht. Het gaat er om dat het een misverstand zou zijn dat verschillen tussen metingen en berekeningen er toe kunnen leiden dat de luchtvaartsector meer kan vliegen dan afgesproken. Er is niet met twee maten gewerkt, omdat het vaststellen van de dosismaat door middel van een berekende schatting en het vaststellen door middel van meten vergelijkbare uitkomsten geeft. Wij kunnen dat niet volgen, omdat we dit alleen maar gedeeltelijk kunnen onderschrijven. Het is niet zeker en zelfs niet waarschijnlijk dat meting en schatting van de dosismaat altijd dezelfde uitkomst geven. Het is bovendien een essentieel element in de handhavingprocedure, dat de werkelijk bestaande relatie tussen de dosismaat (voor blootstelling) en de effectmaat (voor hinder) bekend moet zijn, iedere keer dat deze relatie gebruikt wordt om het een uit het ander af te leiden. Dit geldt niet alleen voor het moment dat de toegestane grenswaarden worden vastgesteld. Het geldt even goed voor het jaar dat een actuele geluidbelasting wordt bepaald. In werkelijkheid wordt voor vaststellen van dosismaat een schatting (berekenen) gebruikt en voor de relatie een meting (meten). Dat er feitelijk meermalen aangetoond is dat een aanzienlijk verschil tussen de resultaten van meten en berekenen kan bestaan, maakt het waarschijnlijk dat het wettelijke beschermingstraject op dit punt niet consistent is. Dat laatste is ons inziens het geval. Daar gaan we zo dadelijk verder op in.

Bij het afleiden uit geluidbelasting van locatie en aantallen of percentages van ernstig gehinderden wordt gebruik gemaakt van een dosis-effect relatie die, voor zover wij tot op heden hebben kunnen vaststellen, geheel of in ieder geval voor het grootste deel is gebaseerd op gemeten waarden (de Aircraft-EU curve), terwijl bij handhaven uitgegaan wordt van berekende waarden. Het werkelijke percentage gehinderden kan op die manier worden onderschat. Het handhaven lijkt weliswaar consistent met de dosismaat om te gaan, maar de planologische informatie en de informatie aan de bevolking over de veroorzaakte hinder worden onbetrouwbaar. En dat is conform ieders feitelijke ervaring. Er lijkt meer hinder te zijn dan verwacht.

Ook in bevolkingsonderzoeken. Elke onderzoeksuitkomst zou inderdaad afgeleid moeten zijn met behulp van een dosis-effect relatie voor dezelfde situatie werd bepaald en niet, zoals nu gebeurt, op een relatie, horend bij een andere (en elders gemeten) situatie. Dosis-effect relaties op basis van berekende waarden zijn bekend voor Nederland. In de bijlage 2 is de grafiek opgenomen. Er zijn geen harde gegevens die waarschijnlijk maken dat de hogere ligging van de Nederlandse dosis-effectcurve berust op "onwennigheid". Het is eerder verbazend hoe constant het verschil is.

De hoogte van de d(B)A Lden (of Ke-) uitgangswaarden (grenswaarden) in de afzonderlijke handhavingspunten, en de uitgangswaarde van het gezamenlijke Totaal Volume Geluid (TVG Kassa), worden berekend en vastgesteld uitgaande van een door de sector aangeleverd scenario (als basis-scenario en passend scenario). De actuele waarden worden op dezelfde wijze berekend, uitgaande van feitelijke informatie over gepasseerde vliegtuigen en hun middels FANOMOS geregistreerde trajecten. Daar is niets mee aan de hand.

Men mag een uitgangswaarde niettemin alleen als uitgangswaarde aanvaarden, wanneer het basisscenario en het passend scenario waaruit ze zijn afgeleid als zodanig ook aanvaardbaar zijn. Die aanvaardbaarheid nu, wordt eenmalig vastgesteld en wel door de overheid en wel op grond van planologische interpretatie van de uit de scenario's afgeleide, berekende Lden (c.q. Ke-) waarden. Daarvoor gebruikt men de dosis-effectrelatie in het Europese Positionpaper (Bijlage 2). De scenariowaarden zijn berekende waarden, de waarden in dosis-effectrelatie zijn gemeten waarden. Tussen beide kan verschil bestaan. De dosis-effect relatie in het scenario is daarnaast niet met zekerheid gelijk aan die in het Positionpaper. Het is zeker dat ook tussen deze twee verschil kan bestaan (bijlage. 2). Of de oorzaak van dat laatste verschil dezelfde is als die van het eerste, of dat de oorzaak een andere andere is, is niet vastgesteld. De betekenis van zowel de uitgangswaarden in de handhavingspunten, als van de uitgangswaarde in het TVG, staat hiermee op losse schroeven.

Voorzover het bovenstaande dit aangeeft bestaat is er gerede waarschijnlijkheid dat beide soorten verschillen inhouden dat de uitgangswaarden fout, en wel te hoog zijn gekozen.

#### *b. Veelheid van meetprocedures en dosismaten*

Uw rapport geeft een handzaam overzicht van gebruikte meetprocedures en dosismaten. Met dit overzicht hebben wij geen probleem. Uit dit overzicht blijkt ook dat het onderzoek dat heden ten dage met die maten wordt uitgevoerd ook inzicht geeft in het belang dat totnogtoe verwaarloosde fysische aspecten van geluid of geluiden voor het veroorzaken van geluids-overlast. Dat zijn bijvoorbeeld de frequentie of dichtheid van vliegtuigpassages, zelfs indien deze ieder op zich geen maximale belasting veroorzaken. Zoiets kan weer relevant zijn als probleem bij het overwegen van concentratie van vliegverkeer, zelfs indien uitgevoerd met geluidarme methodieken. Kan het meten van Lden over korte perioden zo niet inzicht geven in de ernst van geluidbelasting, wanneer belastingspieken alleen maar optreden gedurende korte tijdsperioden? Hoe verhouden deze kortdurende en de jaarbelasting zich met elkaar en geven deze aanleiding tot analoge percentages ernstig gehinderden?

Kortom, wij hebben geen begrip voor de gedachte dat niet voor handhaving en voor planologische doeleinden bestemde metingen alleen bedoeld zijn als informatief voor de burger en daardoor minder nauwkeurigheid behoeven. In tegendeel, wij pleiten voor serieus verder exploreren van dit soort nieuwe benaderingen en het gebruik van de resultaten voor het vinden van oplossingen voor knellende situaties. Een voorbeeld daarvan is overlast door grondlawaaï, een probleem dat al in vele luchthavens is gesignaleerd en ook lijkt op te treden in Hoofddorp, in het verlengde van de Polderbaan. De resultaten van de onderzoeken kunnen

leiden tot een reële feed-back ten behoeve van korte termijn aanpassing van vliegbewegingen aan veroorzaakte hinder. Deze onderzoeken kunnen bijdragen aan het ontwikkelen van procedurele flexibiliteit. Dit kan evengoed gebeuren ten dienste van bescherming van de burger als van het vermijden van onnodige capaciteitsbeperkingen.

#### *c. Ervaren Overlast*

In het kader van belangstelling voor procedurele flexibiliteit moet beter gebruik gemaakt worden van de verschillende soorten informatie, met name ook die over ervaren overlast in onderscheid met de eerder genoemde toegebrachte overlast. Bij de handhaving in het buitengebied kan het belangrijk zijn juist kennis te hebben van relaties tussen veranderingen in vliegprocedures enerzijds en, anderzijds veranderingen in de dosismaten voor zelfgerapporteerde hinder (IKB). Zoals wij ook in eerdere commentaren al aangaven vinden wij dat deze hindermaat behoort tot de categorie te onderzoeken meetresultaten. Wij menen tenslotte dat in dit kader aandacht moet worden geschonken aan de sedert 1995 beschikbare gegevens over nadelige effecten op de gezondheid. Ook deze problemen verdienen verantwoorde aandacht.

#### *d. De relatie tussen Dosismaat en Hindermaat*

De problemen met betrekking tot de nog onvoldoende begrepen variaties die geconstateerd zijn in deze relatie (zie bijlage 2) zijn ook voor u relevant. Immers het vaststellen van een optimale begrenzing van buitengebied in termen van contouren moet toch berusten op adequate kennis van dosis-effect relaties?

De pogingen om de schijnbaar grote klachtgeneigdheid van de bevolking rond Schiphol te verklaren, zijn ons inziens onvolledig. Ook u constateerde dat de verdeling van het vliegverkeer over het jaar vaak ongelijkmatig is. Daarom vragen wij ons bijvoorbeeld af wat het doormaken van bijvoorbeeld de eerder genoemde drukke zomerpiek voor betekenis heeft voor het %EH in een bepaalde regio. Indien dezelfde geluidsneerslag (dB(A) Lden) elders ook optreedt, maar in een zogenaamde 'stabiele' situatie, is het %EH daar dan even groot, of veel lager? De gemiddelde geluidbelasting is in het laatste geval in ieder geval veel lager dan tijdens de piek in het eerste geval. Grotere aandacht voor kortdurende metingen in het kader van procedurele flexibiliteit zou betere informatie kunnen verschaffen over hoe in buitengebieden met geluid om te gaan.

#### *e. Informatieverschaffing aan Wie?*

Het is gebruikelijk om bij informatieverschaffing alle aandacht te richten op de burger. Naar onze ervaring hebben in de huidige situatie echter juist sector en overheid behoefte aan meer informatie om zo voorkomende problemen soepel op te lossen. Juist het ontbreken van informatie is de reden dat de overheid behoefte heeft aan commissies als de uwe. Aan werkzaamheden van deze soort, zal wellicht zelfs permanente behoefte blijven bestaan. Het is bijvoorbeeld opvallend dat de luchtverkeersleiding bij een plaatselijk probleem als de dubbelstartprocedures bij Polder- en Zwanenburgbaan, een Amerikaans onderzoeksbureau te hulp roept. Wij nemen deze gelegenheid dan ook waar om de aandacht te vestigen op de noodzaak dat in Nederland de kennisontwikkeling op het gebied van interactie tussen grote luchthavens en dichtbevolkte gebieden verder wordt ontwikkeld. Het zou geen slecht ding zijn wanneer de huidige confrontatie met milieuproblematiek voor u aanleiding zou zijn om uw gedachten te laten gaan over de wenselijkheid van een permanent onafhankelijk kennisinstituut. Zo'n instituut kan dan dienen om methodieken te ontwikkelen voor soepeler feedback tussen waarnemen en procedurele aanpassing. Alleen op deze wijze zien wij nog reële mogelijkheden voor

de duale opgave, te weten het optimaal exploiteren van de capaciteitsmogelijkheden van de mainport en gelijktijdig vermijden van ongewenste milieuoverlast.

*f. Verantwoording ten Aanzien van Verleden en Toekomst*

De problematiek die in dit onderdeel aan de orde is: de overgang van oude naar nieuwe situatie, heeft betrekking op overwegingen die onder meer aan de orde waren in verband met de motie Baarda, reeds genoemd in het begin van dit commentaar. Bij de bevolking leeft namelijk het vermoeden dat de problemen die bij de overgang naar de nieuwe situatie juist optraden omdat het toegepaste overgangstraject onbetrouwbaar was. Men verwacht allerminst te zullen horen dat de huidige situatie gelijkwaardig, laat staan beter is dan vroeger. We zijn dan ook gelukkig met uw constatering dat in het huidige stelsel de buitengebieden geen wettelijke bescherming hebben waar dat in de PKB wel het geval was. De motie Baarda legt de getallen vast zoals die in 1990 golden. Let op de gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe stelsel, zodat de buitengebieden minstens *gelijkwaardige* bescherming genieten. Het concept *per saldo*, dat pas na de behandeling in de 1<sup>e</sup> kamer werd geïntroduceerd is volstrekt in strijd met de bescherming van de buitengebieden. Een afzonderlijk dorp of stad heeft niets aan per Saldo bescherming, zoals u in uw rapportage ook aangeeft. De overheid kan het vertrouwen alleen maar herstellen door blijk te geven van serieus en kritisch feitenonderzoek. De huidige, zeer algemene vraag om meer aandacht voor het buitengebied en voor het buiten-buitengebied illustreert alleen maar het algemeen vermoeden dat er sprake is geweest van onaanvaardbare onzorgvuldigheid en behoefte aan reparatie. Veel feitjes in de voorafgaande analyse van de gebruikte methoden ondersteunen dat vermoeden.

In dit opzicht is het werk van uw commissie van grote betekenis voor de evaluatie. Men vraagt opheldering ten aanzien van de vraag hoe om te gaan met het buitengebied. De huidige onrust en het algemeen ervaren van overlast werpt diepe schaduwen op de bruikbaarheid van veronderstellingen in het MER. De opmerking die wij aan het begin plaatsten ten aanzien van de bredere betekenis die wij aan uw commissie toeschrijven is hier zeker van toepassing.

Wij hopen met het bovenstaande een bijdrage te hebben geleverd aan uw speurtocht naar de werkelijkheid. Zoals u van ons gewend bent zijn wij altijd graag bereid zaken toe te lichten.

Castricum, 6 december 2004

Hoogachtend,



~~XXXXXXXXXX~~ voorzitter Platform Vlieghinder Regio Castricum

mede namens:

~~XXXXXXXXXX~~ Secretaris Platform Vlieghinder Regio Castricum,

~~XXXXXXXXXX~~, Voorzitter Platform Vliegoverlast Amsterdam,

~~XXXXXXXXXX~~, Secretaris Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol,

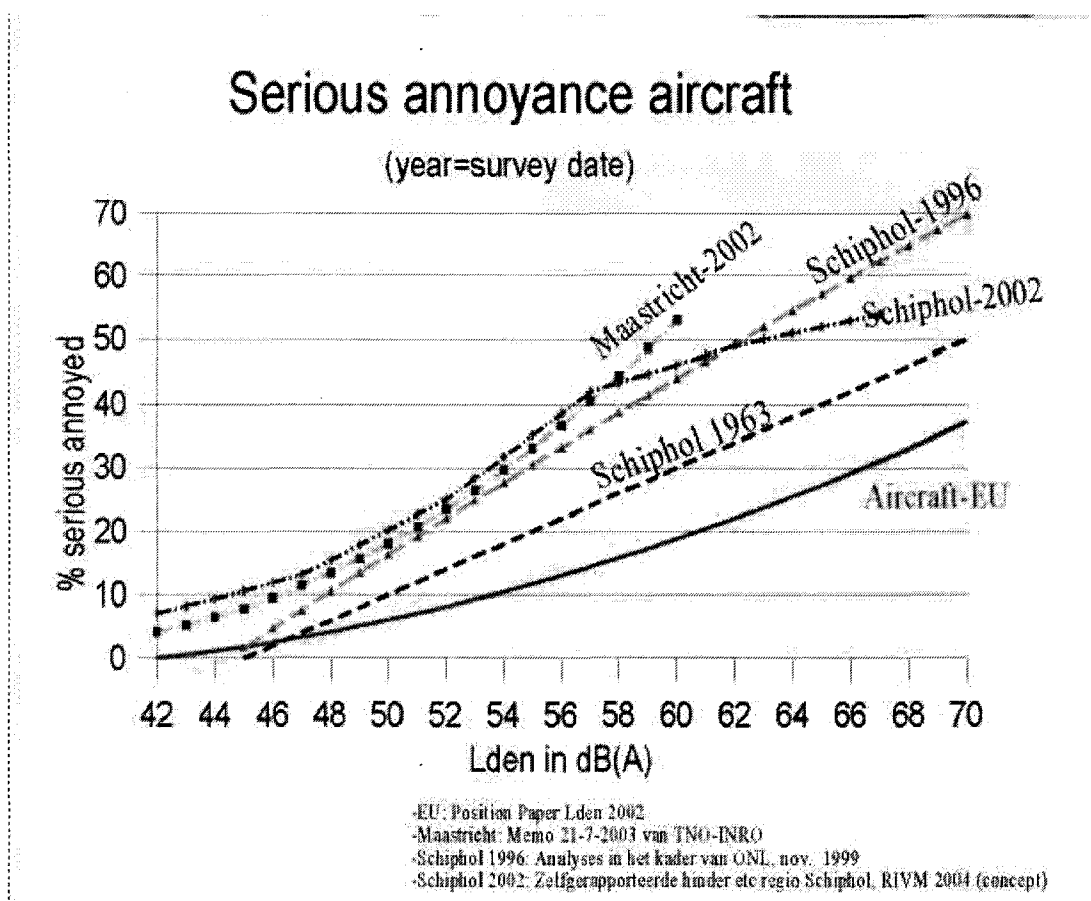
woordvoerders voor het Platform-Overleg van 18 Bewoner-Platforms rond Schiphol



## Bijlage 1

In de PKB, deel 3 'Kabinetsstandpunt' wordt daarvan gezegd dat (citaat) 'evaluatie en monitoring beide primair tot doel hebben na te gaan of de feitelijk optredende milieueffecten niet ernstiger zijn dan waarmee in de besluitvorming, op basis van de in de MER beschreven effecten, rekening is gehouden. Indien uit onderzoek blijkt dat er in belangrijke mate nadeliger gevolgen voor het milieu optreden dan bij het nemen van het besluit werd verwacht, dan neemt het bevoegd gezag zonodig maatregelen die de gevolgen zoveel mogelijk beperken of ongedaan maken. Bij evaluatie en monitoring zijn in principe alle in de MER beschreven milieueffecten betrokken, ook als daarvoor geen formele eisen gelden'. Dus de evaluatie vindt plaats op basis van de Wet Milieubeheer zoals al door het Kabinet in 1995 werd vastgelegd. De motie Baarda legt de getallen vast zoals die in 1990 golden. Let op de gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe stelsel, zodat de buitengebieden minstens *gelijkwaardige bescherming* genieten. Het concept per saldo, dat pas na de behandeling in de 1<sup>e</sup> kamer werd geïntroduceerd is volstrekt in strijd met de bescherming van de buitengebieden. Een afzonderlijk dorp of stad heeft niets aan *per Saldo bescherming*, zoals u in uw rapportage ook aangeeft. Dat zou namelijk kunnen betekenen dat men bij geconcentreerd vliegen het belang van een enkele locatie volledig zou mogen opofferen aan dat van alle andere.

## Bijlage 2



Digitaal  
beschikbaar



04.002101

Ministerie van Verkeer  
& Waterstaat

DG LUCHTVAART	
SDI nr.	AIG
Datum	11 OKT 2004
Betr. toelating tot de Schipvaart	
M/S/SG/PSG dienst	
DBS	
04/06 OKT 2004	
Bekapeling	
<input type="checkbox"/>	eindparaaf
<input type="checkbox"/>	advies
<input checked="" type="checkbox"/>	ambtelijk afdoen
<input type="checkbox"/>	ter kennisgeving
Vorig nr.	Volg nr.
Afdeling voor	

Betr. toelating tot de Schipvaart

Op de eerste plaats wil ik met gezegen vaststellen dat meer dan 100.000 omwonenden protesten van het drastisch vermindende gebruik van de Buiten velderebaan, speciaal met betrekking de stants vanaf den baan. Dat moet maar eens gezegd. ondanks het feit dat het gebruik van bovengenoemde baan in 2004 beperkt veel hoger is dan destijds beloofd en toegezegd.

Er hebben zich de afgelopen tijd enorme moeilijkheden voorgedaan bij het gelijktijdig starten vanaf 2 parallelle banen en deze problematiek is helaas nog steeds niet voldoende opgelost.

Daarom is het m.i. uiterst twijfelachtig of er ooit sprake mag zijn van de aanleg van een 2e Kaag baan resp. een baan tussen Polderbaan- en Zwanenborg baan. Want de huidige problematiek zal zich dan wellicht in toenemende mate voordoen. Indien u het met deze stelling eens bent, zou het dan wellicht niet op uw pad liggen de MOED op te brengen deze aanname in brede kring te verkondigen?

Ooit heeft de heer Centenbaan gezegd dat het wellicht goed zou zijn alle aan- & uitvlugroutes nogmaals onder de loep te nemen.

Daarop inhakend zou ik nogmaals onder uw aandacht willen brengen de mogelijkheid van een alternatieve uitvlugroute vanaf de Achterbaan (Andia- & Arnhemdeputatie). Dit is reeds eerder gebeurd in het kader van het Provinciale Streeksplan en heroverweging lijkt mij gewensd nu de huidige uitvlugroute de baan van ca. 6500 woningen in de Legmeerpolder onmogelijk maakt.

Aandacht zou mij ook gegeven moeten worden aan de  
Lokko - 2 Lopikdeputatie verlaat Zwamersburg - en Polderbreed  
Nu loopt deze dijk over Amsterdam - West, de Buiten Veldst en  
Amstelveen. Vroeger liep deze wat meer westelijk hetgeen  
in geluidshinder zou niet uit de veiligheid afken maar ten  
goede komt, indien de oude rechte weer hersteld zou worden.  
Ik hoop u met bevestigende opmerkingen van dienst  
te zijn geweest.

Haag achr 11 dec.

P.S. Een event vestiging van een hoofddepot van  
Singapore Airlines wat betreft het vrachtvervoer zal  
de druk op de wegen nog verder doen toenemen.  
De nadelen van een dergelijke vestiging zouden welken veel  
groter kunnen zijn dan de zeer beperkte voordelen.  
Hoe begrepen dat ook de KLM bepaald geen voorstander  
is van een dergelijke vrachtyigant.  
Het onderwerp Luchtverontreiniging kan m.i. niet langer  
op de achtergrond gehouden worden nu vaststaat dat  
Nederland bepaald niet voldoet aan de Europese Regels  
voor Luchtverontreiniging.

Amstelveen.

Bil.

Alternatieve uitwijking van de Vervolde Afbouwbouwen  
 in de Waddengebied bij de Vervolde

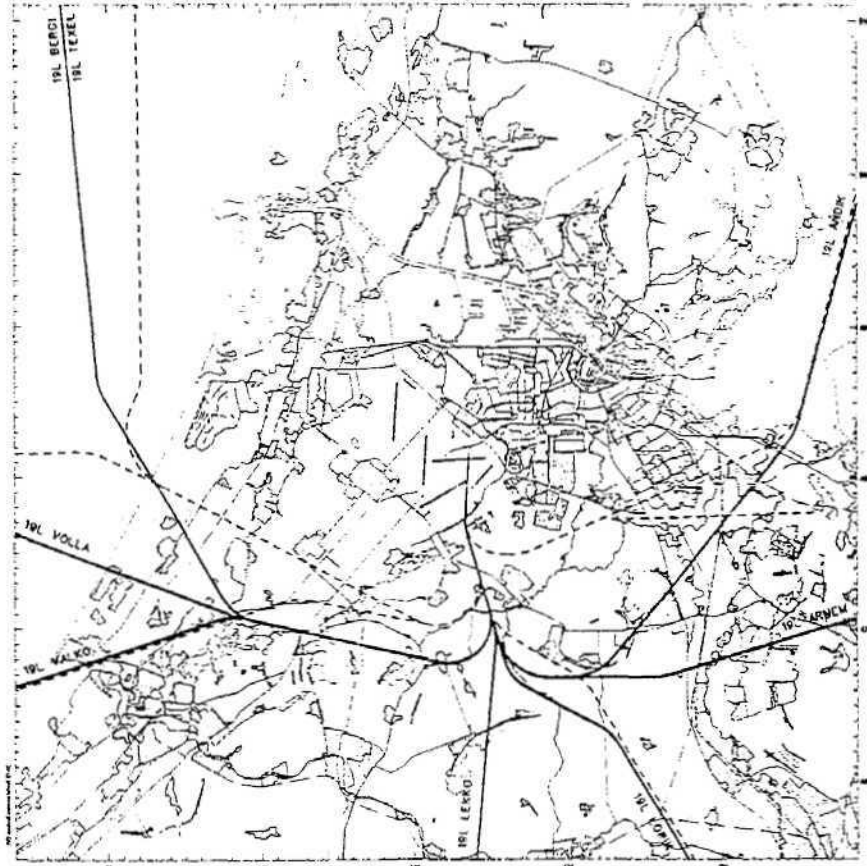
SCHIPHOL

nominaal nieuw

voortontwerp-aanwijzing

Standard Instrument Departures  
 RWY: 19L

Bijlage F



Schicht: 50 19L  
 Departures: ANDK, APHEMNEW, BERG, LSKO, LOKK, HYKVERVALT, TDEL, VALKO,  
 AND VOLLA, REFSOMERVALT

Ges: J. R.D.V.P.V.  
 Datum: 11 december 1966  
 Nr: 23 februari 1966

Betr. toekomstvisie Schiphol

Op de eerste plaats wil ik met genoeg vaststellen dat meer dan 100.000 omwonenden profiteren van het drastisch verminderde gebruik van de Buitenveldertbaan, speciaal wat betreft de starts vanaf deze baan. Dat moet maar eens gezegd ondanks het feit dat het gebruik van bovengenoemde baan in 2004 bepaald veel hoger is dan destijds beloofd en toegezegd. Er hebben zich de afgelopen tijd enorme moeilijkheden voorgedaan bij het gelijktijdig starten vanaf 2 parallelle banen en deze problematiek is helaas nog steeds niet afdoende opgelost. Daarom is het m.i. uiterst twijfelachtig of er ooit sprake mag zijn van de aanleg van een 2<sup>e</sup> Kaagbaan resp. een baan tussen Polderbaan- en Zwanenburgbaan. Want dezelfde problematiek zal zich dan wellicht in toenemende mate voordoen. Indien u het met deze stelling eens bent, zou het dan wellicht niet op uw pad liggen de MOED op te brengen deze aanname in brede kring te verkondigen?

Ooit heeft de heer Cerfontaine gezegd dat het wellicht goed zou zijn alle aan- & uitvliegroutes nogmaals onder de loupe te nemen.

Daarop inhakend zou ik nogmaals onder uw aandacht willen brengen de mogelijkheid van een alternatieve uitvliegroute vanaf de Aalsmeerbaan (Andik- & Arnem departure). Dit is reeds eerder gebeurd in het kader van het Provinciaal Streekplan en heroverweging lijkt mij gewenst nu de huidige uitvliegroute de bouw van ca. 6500 woningen in de Legmeerpolder onmogelijk maakt. Aandacht zou m.i. ook gegeven moeten worden aan de Lekko- & Lopik departure vanaf Zwanenburg- en Polderbaan. Nu loopt deze dwars over Amsterdam-West, de Buitenveldert en Amstelveen. Vroeger liep deze wat meer westelijk hetgeen de geluidshinder zowel als de veiligheid alleen maar ten goede komt, indien de oude route weer gevolgd zou worden.

Ik hoop u met bovengenoemde opmerkingen van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,

xxxxxxx

P.S.

Een eventuele vestiging van een hoofddepot van Singapore Airlines wat betreft het vrachtvervoer zal de druk op de wegen nog verder doen toenemen.

De nadelen van een dergelijke vestiging zouden wel eens veel groter kunnen zijn dan de zeer beperkte voordelen.

Heb begrepen dat ook de KLM bepaald geen voorstander is van een dergelijke vrachtgigant.

Het onderwerp Luchtvaartverontreiniging kan m.i. niet langer op de achtergrond gehouden worden nu vaststaat dat Nederland bepaald niet voldoet aan de Europese regels voor luchtverontreiniging.

Afz. xxxxxxxx  
xxxxxxxxxxxxx  
xxxx xx Amstelveen



Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
 Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
 Postbus 90771  
 2509 LT Den Haag

Juni 2005

Mijne Heren,

Doelstelling voor de aanleg van de polderbaan was o.m. om te komen tot een aanzienlijke vermindering van het drukbevolkte gebied ten oosten van schiphol.

Met genoegen mag worden vastgesteld dat dit streven grotendeels gerealiseerd is. Immers dankzij het gebruik van de Polderbaan is de overlast in de Buitenveldert, de Bijlmer en Amstelveen - een gebied met meer dan 125.000 inwoners - aanzienlijk teruggelopen en dat mag weieens genoemd worden. Helaas doet men dit uit uiteenlopende overwegingen niet.

Toch staat Amstelveen bepaald niet te juichen. Immers door hetzelfde schiphol wordt de nieuwbouw van 5500 woningen onmogelijk gemaakt en zulks heeft grote consequenties m.b.t. de leeftijdsopbouw en alle gevolgen vandien zoals het verkrijgen van hulp. Dat men eindelijk ingrijpt is logisch, maar waarom verlegd men de Andik- en Arnhem-departure vanaf de Aalsmeerbaan eenvoudig niet, waartoe al in 1995 vergevorderde ontwerpen zijn gemaakt ? Dan zou er wel in de Legmeerpolder gebouwd kunnen worden.

Tenslotte sluit ik me aan bij de wens van de gemeente Amstelveen om eindelijk te komen tot een verlengde nachtperiode (juist tussen 6 en 7 slaapt men het licht) en een onderzoek inzake de uitvliegroues vanaf Polder- en Zwanenburgbaan dwars over Buitenveldert en Amstelveen heen met alle onveilige gevoelens vandien..

Gaarne ontvangstbevestiging.  
 Hoogachtend

xxxxxxx  
 xxxxxxxxxxxx  
 xxxx xx Amstelveen

Bijl. Alternatieve uitvliegroute vanaf Aalsmeerbaan  
 ivm met woningbouw Legmeerpolder.

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>			
Reg. nr.		Copy ex	
Doss. nr.			
Datum: 29 JUNI 2005			
Afdoeningstermijn			
Ter behandeling aan:			Opbergen
LH			



Universiteit Leiden

Faculteit der Sociale Wetenschappen  
Sectie Sociale en Organisationspsychologie

Aan Mevrouw M.H. Bekman  
Directoraat-Generaal Transport & Luchtvaart  
Postbus 20904  
2500 EX DEN HAAG

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	
Doss. nr.	
Datum: 17 JUNI 2005	
Ter behandeling aan:	Opbergen
LH	
Copy ex.	
Afdoeningstermijn	15/17/05

Leiden, 14 juni 2005  
Doorkiesnr. ~~6073720~~

Geachte mevrouw Bekman,

In de notitie *Fundering in de Regio* werden in de afsluitende passage *Perspectief* (p.29/30) enkele globale opmerkingen gemaakt over de effecten op 'milieu en mainport' die van invoering van het voorgestelde zijn te verwachten. In deze brief beantwoord ik graag Uw vraag naar informatie over die effecten (Uw brief van 3 mei DGTL/05.U004364) explicieter, waarbij ik soms naar pagina's uit die notitie verwijzen zal. Zoals ik U al per e-mail liet weten, zal ik Uw overige, toelichtende vragen zo snel mogelijk na een gedachtewisseling eind juni met mijn mede-auteurs beantwoorden.

De notitie bevat twee alternatieve vormen van een publiekrechtelijke organisatie (PRO) waartussen te kiezen valt. De auteurs van de notitie spreken geen voorkeur uit voor een van deze vormen. In een latere publicatie (*Sector, erken je lotsverbondenheid met je omgeving!* Zie [www.crosinfo.nl](http://www.crosinfo.nl) onder 'publicaties' en 'laatste nieuwsbrief') heb ikzelf een van de twee opties verder uitgewerkt als 'Nadere Regeling Omgeving-Schiphol' en daarmee in feite mijn voorkeur voor de PRO-Commissie uitgesproken. De op zich grotere bestuurlijke vernieuwing van een PRO-Luchtschap vind ik gegeven reacties op de notitie een te grote stap. Bij het beantwoorden van de vraag naar effecten van een PRO ga ik hieronder daarom uit van een PRO in de vorm van een 'Nadere Regeling'.

#### ***Effect op 'milieu': geluidbelasting***

Voor elke PRO geldt dat het binnen Rijkskaders moet opereren; voor geluidbelasting komt dit inhoudelijk neer op een drietal Rijkslimieten (p.5). Deze limieten zijn naar hun aard geaggregeerde limieten en bovendien houden zij in grote lijnen een *stand still* in. Van implementatie van het verbetervoorstel zijn -vergeleken met de bestaande situatie of met die van een toekomstige luchtvaartontwikkeling- dan ook qua geluidbelasting als geheel geen negatieve effecten op de omgeving te verwachten.

[cjongsm@fsw.leidenuniv.nl](mailto:cjongsm@fsw.leidenuniv.nl)  
Pieter de la Courtgebouw  
Wassenaarseweg 52  
Postbus 9555 2300 RB Leiden  
~~Telefoon 011-427-3706~~  
~~Fax 011-427-3619~~

Op microschaal kan een PRO wel tot een geluidbelasting leiden die als 'toename' zouden kunnen worden gekwalificeerd. Dat zal dan het gevolg zijn van fijnsturing op elementen van geaggregeerde grootheden, zoals aantallen bewegingen en/of geluidniveaus en/of tijdstippen van geluidbelasting op specifieke plaatsen. Die effecten zijn per definitie relatief gering en, belangrijker, niet negatief maar juist positief te waarderen omdat zij uitkomst zullen zijn van lokale afwegingen en als zodanig noodzakelijk deel uitmaken van reductie van geluidhinder.

#### ***Effect op 'milieu': geluidhinder***

Geluidhinder is een verzamelterm waaronder tal van akoestische én niet-akoestische fenomenen schuil gaan. Het is kortweg niet enkel 'exposure' maar evenzeer een zaak van sociale verhoudingen, van 'you expose me' etc. Evenals 'de decibel' zijn zulke verhoudingen veelvormig. Zowel in een specifieke uiting als een klacht als in een meer algemeen antwoord op een enquêtevraag naar 'hinder in de afgelopen maanden' spelen beide soorten factoren met wisselende gewichten een rol. Al zijn er hierom meerdere indicatoren van geluidhinder nodig om wat dat betreft een goed beeld van 'effecten op milieu' te kunnen geven, wel kan worden gesteld dat bij uitvoering van taken zoals in *Fundering in de Regio* toegekend aan een PRO (p.5) er binnen een periode van enkele jaren op de beperkte indices als aantallen klachten en aantallen ernstig gehinderde een significante en grote reductie zal optreden. Hiervoor zijn zowel wetenschappelijke gronden als praktische ervaringen. De enorme reductie van het met Schiphol vergelijkbare ongewoon hoge aantal klachten over aanleg en gebruik van een 3<sup>e</sup> startbaan in Sydney door een fundamentele wijziging in communicatie met omwonenden aldaar is van dit laatste een voorbeeld.

Het is overigens cruciaal dat de diverse binnen een 'Nadere Regeling' uit te voeren taken van meet af aan als één geheel ter hand (mogen) worden genomen én dat zij consequent (vooral ook p.14) worden vormgegeven vanuit een pluriforme optiek op acceptabele hinder (p.11). Alleen zo kan er én worden geëxperimenteerd én tussen de vele partijen vertrouwen worden opgebouwd. Dat kost enkele jaren: vertrouwen gaat te paard maar komt te voet.

#### ***Effect op mainport.***

Bij het huidige verkeersvolume wordt ruimschoots onder de *stand still* limiet 'Omvang Gebied' (p.12/13) gebleven, waarbij deze limiet internationaal gezien zeker geen zwakke limiet (cf. de tabel in bovengenoemde CROS-Nieuwsbrief of de publicatie zelf waaraan deze tabel is ontleend) kan worden genoemd. De in *Fundering in de Regio* gewenste Rijkslimieten, die in essentie ook aan de PKB 1995 ten grondslag lagen, laten op zich dan ook duidelijk ruimte toe voor groei; wanneer dat een stillere vloot en stillere procedures betreft, is er mogelijk zelfs ruimte voor forse groei.

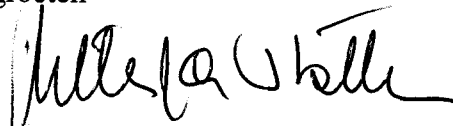
Niet genoeg kan worden benadrukt dat deze limieten zich niet verdragen met de opvatting dat overschrijding van een grenswaarde voor geluidsbelasting op welk handhavingpunt ook ontoelaatbaar zou zijn omdat overschrijding de geluidhinder ter plekke onaanvaardbaar hoog zou maken. Hier heeft de wetgever niet meer helder voor ogen gehad welk beschermingsdoel met welke maatregel in het geding is. De waarschijnlijk belangrijkste inflexibiliteit van het bestaande stelsel is hierin gelegen en – zoals op p. 15 met een enkel woord bepleit – het is



voor toepassing van het transactiemodel van *Fundering in de Regio* een 'conditio sine qua non' dat deze status van handhavingpunten wordt gewijzigd.

Op veel Westerse internationale luchthavens vormt geluidhinder steeds sterker de factor die de ontwikkeling van de luchthaven (en zijn omgeving) limiteert. *Fundering in de Regio* schetst een aanpak van geluidhinder waarmee Schiphol & Omgeving mijns inziens de weg van een zekere maatschappelijke innovatie inslaan, waarvoor ook in het buitenland belangstelling en waardering zal bestaan. Ook dat kan zich vertalen in een gunstig zij het moeilijk isoleerbaar effect op de *mainport*.

Ik hoop zo Uw vraag naar tevredenheid te hebben beantwoord.  
Met vriendelijke groeten



Pieter Jan Stallen

Prof Dr P.J.M. Stallen  
Bijzonder hoogleraar Geluidhinder  
Universiteit Leiden



Universiteit Leiden



Faculteit der Sociale Wetenschappen  
 Departement Psychologie  
 Sectie Sociale en Organisationspsychologie

Aan mevrouw G. Bekman  
 Directie DGTL  
 Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
 Postbus 20904  
 2500 EX DEN HAAG

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: 21 JULI 2005	
Afdieningstermijn: 18-08-2005	
Ter behandeling aan:	
LH	Opbergen

Nummer  
 Uw brief van  
 Onderwerp

Datum 19 juli 2005  
 Doorkiesnummer ~~800082007001888k~~  
 Contactpersoon P.J. Stallen  
~~800082007001888k~~

Geachte mevrouw Bekman,

Op 14 juni jl. antwoordde ik U op uw eerste vraag (DGTL/05.U004364) over effecten van mijn beleidsvoorstellen uit *Fundering in de Regio*. Ik liet daarbij weten in juli te antwoorden op de overige vragen nadat ik nog een keer met mijn medeauteurs bijeen was gekomen. Hun commentaar is verwerkt in onderstaande beantwoording.

*VRAAG 2: Kunt U (zo mogelijk op basis van concrete ervaringen) aangeven in hoeverre het huidige beleid niet voldoet aan het door U geschetste beleid?*

In de notitie *Fundering in de Regio* illustreerden we onze analyse van punten waarop het stelsel te kort schiet (vooral onnodige inflexibiliteit voor zowel omgeving als sector) met enkele voorbeelden (met name p. 9/10). Uit recente consultatiebijeenkomsten met bewoners trok de gemeente Haarlemmermeer in haar evaluatiebijdrage een gelijklopende conclusie: gefragmenteerde besluitvorming en gebrekkige publiekscommunicatie werden bestempeld als oorzaak van wantrouwen, het "belangrijkste probleem" (p.6). Een tweede illustratie vormen de voor het Schiphol van nu uitzonderlijk hoge klachtenaantallen, wanneer die worden afgezet –zoals onlangs in een To70 rapport voor U gedaan- tegen klachtenaantallen op de vergelijkbare luchthavens van Frankfort, Londen en Parijs. Tenslotte een derde en persoonlijke interpretatie van tekortschietend beleid: de defensieve houding van de ontwerpers van het huidige beleid bij het incorporeren in beleid van wetenschap van niet-akoestische factoren (concreet denk ik bijvoorbeeld aan vernieuwende voorstellen in die richting van de





*VRAAG 4: Kunt U aangeven waarom zo 'n PRO tot de door U gewenste verbetering in de geluidshinder leidt en welke winst dit oplevert voor de omwonenden van Schiphol, zowel op korte als lange termijn?*

Naast wat wij hierover onder vraag 3 schreven, is het goed dit nog eens expliciet te verwoorden. Het gaat hier in essentie om een alledaags, wetenschappelijk ruim gesteund maar politiek nog nauwelijks vertaald inzicht in de aard van goed buurmanschap ten grondslag. Geluidhinder is niet enkel een technische zaak van decibellen maar óók een sociale zaak: respecteert de ander mijn en ik zijn rechten in de gemeenschappelijke omgeving? De cruciale kwestie is daarom niet óf hinder toelaatbaar is maar altijd hoeveel hinder onder de gegeven omstandigheden zal worden geaccepteerd of -vanuit het perspectief van de wetgever- kan worden toegelaten. Een hinderloze samenleving bestaat niet. Waar ook de grens van toelaatbare hinder wordt gelegd, het is altijd het resultaat van afwegingen, van geven en nemen, van transactie. Transactie overigens niet alleen tussen sector en Rijk maar eveneens tussen omgevingspartijen onderling. Men hoeft bij deze laatste partijen maar aan mogelijke herverdelingen van vliegverkeer en geluidbelasting over de omgeving te denken. **Pas medezeggenschap, zoals in een PRO, kan dan ook tot minder hinder leiden.**

- Ten eerste omdat, indien de vele -gemeentelijke en sectorale- partijen níét in één sociaal verband kunnen opereren waarin zij daarin wederzijds verantwoording kunnen afleggen, hun verschillende wensen veelal als tegenstellingen zullen blijven bestaan. Dat leidt aan iedere zijde tot frustratie. En tot de illusie dat een scala aan puur technisch-akoestische ingrepen van -per definitie- bovenaf iedere partij tevreden kan stellen. De geschiedenis rond Schiphol heeft ons inziens de heilloze werking van deze aanpak ruimschoots geïllustreerd.
- Ten tweede omdat, indien aan dat verband geen duidelijke juridische *standing* wordt toegekend, regiopartijen zich wel bijna op het optreden van het Rijk blind móeten staren. Vooral sectorpartijen raken hierdoor in een spagaat (zeker, ook zij en juist zij zouden zich daartegen sterker bij het Rijk moeten verzetten). Serieuze regionale bindingen worden dan immers zo goed als onmogelijk.<sup>[3]</sup> Alleen echter door sterke sociale binding ontstaat *social capital* dat geïnvesteerd kan worden in de aanpak van collectieve problemen.

In *Fundering in de Regio* werd aangegeven hoe wat dit betreft maatwerk kan worden geleverd.<sup>[4]</sup> Ook uit net afgeronde empirisch studies met mijn studenten

<sup>[3]</sup> De bestuursjuridische component hiervan wordt in alle meer omvattende verbetervoorstellen die ik heb gelezen onvoldoende onderkend en uitgewerkt. Meestal wordt er wel in een enkele zin opgemerkt dat het voorgestelde ook bestuurlijk-politieke wijzigingen zal moeten inhouden, of dat een en ander 'een gezamenlijke opgave voor gemeenten, provincie, sector en Rijk' is. Ik ben hierom van plan in een artikel de diverse voorstellen op deze component uit te lichten en te bespreken.

<sup>[4]</sup> In diverse verbetervoorstellen heeft dit overigens wel doorgeklonken, zoals onder het label 'menukaart'.



komt het grote belang van sociale erkenning rond Schiphol duidelijk naar voren: 1) In de gebieden die voorheen nauwelijks aan vliegtuiggeluid waren blootgesteld worden juist maatregelen ter versterking van zeggenschap het sterkst geprefereerd. 2) Het in sociaal opzicht wel of niet één geheel (mogen) zijn, heeft grote gevolgen voor de mate waarin MEN vliegtuigverkeer wil spreiden of concentreren.<sup>[5]</sup> Een op hoofdpunten juridisch vrijblijvend overleg als de huidige CROS verwoordt niet de nodige relatieve autonomie en is daarmee niet de vruchtbare grond welke voor samenwerking van publieke en private partijen (*governance*) nodig is. Zeker de feitelijke niveaus van decibellen rond Schiphol zijn niet meer alles bepalend zoals een halve eeuw geleden. Sociaal psychologische factoren spelen tegelijk een grote rol.

*VRAAG 5: Uw voorstel voor een PRO is een voorstel voor bestuurlijke vernieuwing en kan, zoals U ook schrijft, alleen worden ingevoerd door een wetwijziging. Ziet U mogelijkheden om de door U gewenste vermindering van geluidhinder te bereiken binnen het kader van het huidige rijksbeleid?*

Zonder wetwijziging kan niet worden gerealiseerd wat naar ons inzicht essentieel is. Momenteel is alleen het Rijk bevoegd in alle enigszins belangrijke zaken van geluidbelasting en hinder. Het beperken van hinder voorzover die het gevolg is van het Luchthavenverkeersbesluit REKENT de wetgever tot een zaak ‘des Rijks’ en expliciet niet tot domein voor de CROS. Niet genoeg kan echter worden benadrukt, zoals hierboven ook bij de beantwoording van vraag 4, dat medezeggenschap van regiopartijen (omgeving én sector) een noodzakelijke voorwaarde is voor het effectief reduceren van geluidbelasting en geluidhinder. Bestuurlijke vernieuwing moet “doelmatig” (p.11 in onze notitie) zijn en dus geen doel op zich, maar technische aanpassingen zonder bestuurlijke aanpassingen zijn nagenoeg zinloos. Daarom stelden wij in *Fundering in de Regio* een zekere bevoegdheidsoverdracht voor. In het kort zó dat direct mainport rakende zaken duidelijk en exclusief Rijksdomein blijven, maar overige zaken pas daar belanden bij in gebreke blijven van regionale partijen om die zaken met de hun toegekende bevoegdheden te regelen.

Al eerder merkten wij hierboven op dat het wenselijk is dat -net zoals door (externe) deskundigen naar technische merites van voorstellen wordt gekeken- de komende evaluatiemaanden naar de diverse voorstellen tot herinrichting van een stelsel met bestuursjuridische expertise wordt gekeken.<sup>[6]</sup> Pas wanneer ook een dergelijk bestuursjuridisch traject wordt doorlopen -parallel aan het evalueren van voorgestelde akoestische interventies-, kan er echt vertrouwen ontstaan dat de resultaten van zulke interventies, zoals van het experimenteren met baanpreferenties e.d. waarvoor de CROS U om vrijheid heeft gevraagd, tot hun recht zullen komen.

<sup>[5]</sup> Graag informeer ik U en medewerkers in een aparte bijeenkomst diepgaander over deze studies. De wetenschappelijke publicatie ervan zal op zijn vroegst in het late najaar plaats vinden.

<sup>[6]</sup> Met betrekking tot een PRO-Nadere Regeling bijvoorbeeld zou hiermee beter inzicht kunnen ontstaan in de wel geopperde mogelijkheid dat een bevoegdheid tot ‘transactie’ kan conflicteren met gedelegeerde bevoegdheden.



Universiteit Leiden

Faculteit der Sociale Wetenschappen  
Sectie Sociale en Organisationspsychologie

Blad 5 / 5

In een themanummer van *Science* (2003, 203, p.1915) over het dilemma van de *commons* werd geschreven: "Problem definition is critical to the process of making policy, yet its role is rarely scrutinised." Omgaan met geluidbelasting en geluidhinder heeft veel weg van een sociaal dilemma, en ik ben blij dat U wél uw kritische vragen stelde. Ik hoop deze met medewerking van mijn mede-auteurs bij *Fundering in de Regio* zorgvuldig te hebben beantwoord. Ik zie uit naar de gedachtewisseling erover. Als agenda's dat toelaten, zal een enkele medeauteur daar waarschijnlijk graag bij aanwezig zijn. Mede namens hen teken ik

met vriendelijke groeten,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. J. Stallen', written over a vertical line.

Pieter Jan Stallen  
Bijzonder hoogleraar Geluidhinder  
Universiteit Leiden

**FUNDERING IN DE REGIO**  
bijdrage aan het geluidsbeleid schiphol

Leiden, 2004

Voorwoord	2
<b>Samenvatting</b>	4
<b>1 Gebreken in het geluids(hinder)beleid nu</b>	7
<b>2 Wenselijk geluids(hinder)beleid op Rijksniveau</b>	12
2.1 Besluiten over blootstellingsmaten en -limieten	12
• Beschermingsdoeleinden: welke?	
• Bouwbeperkingen	
2.2 Besluiten over taken op regionaal niveau	17
• Een publiekrechtelijke organisatie in de regio	
• Middelen	
<b>3 Wenselijk geluids(hinder)beleid op Regioniveau</b>	20
3.1 Bevoegdheden en taken gericht op aanpassing van luchthaven aan omgeving	20
• Gebruiksplannen	
• Handhaving	
• Geluidsheffingen	
3.2 Bevoegdheden en taken gericht op aanpassing van omgeving aan luchthavensector	21
• Geluidsisolatie	
• Verbetering lokale omgevingskwaliteit	
• Informatievoorziening	
3.3 Overige functies	23
• Rapportage en Registratie	
• Onderzoek en Ontwikkeling	
<b>4 Twee alternatieven van een Publiekrechtelijke Organisatie (PRO)</b>	25
4.1 Publiekrechtelijke organisatie 'LUCHTSCHAP'	25
4.2 Publiekrechtelijke organisatie 'COMMISSIE'	26
<b>5 Perspectief</b>	28
<b>Bijlage 1: Omgaan met onzekerheden</b>	30



## Voorwoord

Schiphol geeft meer geld uit aan het bestrijden van de effecten van geluidsbelasting dan alle andere luchthavens op de wereld bij elkaar. De geluidsbelasting in het zogenaamde buitengebied "... was (in de afgelopen jaren) lager dan wettelijk vereist.", zoals de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid in haar *Tweede voortgangsrapportage* (2004, p.2) rapporteert. Desondanks wordt er nergens zoveel geklaagd. Hier loopt kennelijk iets uit de hand, hier doen wij iets duidelijk niet goed, hier zijn verkeerde mechanismen aan het werk. "Welke?" maar vooral "Hoe kan het anders en beter?" zijn de vragen die wij ons hebben gesteld.

Eén belangrijk misslag is dat we alsmaar doen alsof geluidshinder een zaak van decibellen alleen is. Maar dat is het niet. Geluidsbelasting is voor velen hetzelfde, maar geluidshinder niet. Niet alleen zijn sommige mensen meer dan anderen gevoelig voor geluid, maar geluidshinder ontstaat ook vooral bij wie zich niet bij machte voelt iets aan 'de decibel' te doen. Hinder wordt minder als je zelf ervoor kunt zorgen dat het binnen de perken blijft en als je erop kunt vertrouwen dat anderen daaraan het hunne zullen doen. Dat 'bij machte voelen' is dan ook een sociale kwestie, een zaak van sociale verhoudingen tussen de direct betrokkenen (blootstellende partij en blootgestelde partij).

Binnen het huidige stelsel wordt aan dit sociale aspect van geluidshinder niet de nodige aandacht gegeven. Bevoegdheidsverdelingen tussen regio en Rijk worden wettelijk niet anders uitgewerkt dan met de instelling van "overleg (...)" dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van (alle) betrokkenen" (art. 8.35 van de Wet Luchtvaart). Het functioneren van regels en grenswaarden uit het Luchthavenverkeerbesluit "Schiphol 2003" werd daarbij nadrukkelijk niet als onderwerp van dat overleg gezien. Die magere optiek zorgt voor een alleen op geluidsbelasting gerichte aanpak van hinder, voor de puur akoestische oriëntatie die alom als enige serieuze oriëntatie wordt gezien. Voor U ligt daarom nu een voorstel voor aanpassing van dat normenstelsel en bijbehorend organisatiemodel zó dat ook een serieus geluidshinderbeleid ontwikkeld kan worden.

Kernpunten daarvan zijn:

- Eenvoud aan Rijkszijde door scherper onderscheid tussen wat wel en wat niet 'des Rijks' is.
- Wettelijke ruimte voor omgeving & sector om gezamenlijk geluidshinder en geluidsbelasting te kunnen verminderen.

Het initiatief voor dit voorstel is eind 2003 door de eerste auteur genomen, die daarbij een vijftal anderen vanwege hun jarenlange ervaring met de weerbarstige materie én hun vrijheid van oordeel heeft gevraagd met hem mee te denken. Zeer bruikbare gedachten werden ook geformuleerd door Mr. Dr. T. Barkhuysen (Faculteit der Rechtsgeleerdheid, Universiteit Leiden) en Ir. H. Paar. Het resultaat van een tiental discussies ligt voor U. De verantwoordelijkheid voor het hele rapport, voor zowel hoofdlijn als details, ligt bij de eerste auteur. Maar alle vijf de

meedenkers vonden die hoofdlijn als resultaat van de discussies zo belangrijk, dat zij dit willen onderstrepen met een mede-auteurschap. Op onderdelen zijn er vanzelfsprekend accentverschillen of andere opinies, maar wij menen dat juist door deze hoofdlijn gezamenlijk in debat te brengen ook de discussie over onderdelen van de grond zal komen.

In de Wet Luchtvaart (art. XVIa) is geregeld dat uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding ervan aan de Kamer "een verslag over de doeltreffendheid en de effecten in de praktijk" wordt toegezonden. Kort geleden heeft de staatssecretaris van V&W nadrukkelijk laten weten op deze weg naar 2006 zelfstandige evaluaties van buiten het Ministerie op prijs te stellen. De brede opzet die haar daarbij voor ogen staat, spreekt ons zeer aan. Zelfstandige evaluaties kunnen het Ministerie worden toegezonden in de periode september 2004 – april 2005. Wij hopen dat dit voorstel aan het begin van die periode bijdraagt aan een bevredigend resultaat van deze evaluatie.

De auteurs, 23 september, Leiden

## SAMENVATTING

Bij de vliegvolumes, vliegpatronen en de mate van blootstelling aan vliegtuiggeluid waarover het bij Schiphol gaat, is verreweg het belangrijkste ongewenste effect hinder, ook als het om nachtelijke geluidbelasting gaat. Deze notitie formuleert de kern van beleid waarmee naast geluidsbelasting ook vermindering van geluidshinder centraal wordt gesteld. We beschikken voor Schiphol & Omgeving namelijk wel over een gedetailleerd geluidsbelastingbeleid, maar niet over een uitgewerkt geluidshinderbeleid. Basis voor een goed hinderbeleid is dat het de plicht is van de luchtvaart om verstoring van het leefmilieu zoveel mogelijk tegen te gaan. Maar ook dat de onmisbare voordelen van de luchtvaart alleen met maatschappelijke zorg behouden kunnen worden. Erkenning hiervan verplicht omwonenden, luchtvaartsector en politiek tot grote zorgvuldigheid tegenover elkaar.

Hinder kan iemands leven in ongunstige zin erg bepalen. Ernstige hinder betekent niet *per se* zware geluidsbelasting. Psychologische factoren spelen een even grote rol: van nature niet extra gevoelig zijn voor geluid, zelf of met anderen bij machte zijn iets aan geluidsbelasting te doen, merken dat er rekening met je wordt gehouden, genoegdoening kunnen krijgen voor overlast, etc. Als het hieraan schort, is hinder ook bij lage geluidsbelasting snel groot. Het huidige stelsel maakt geen serieus werk van deze niet-akoestische factoren en doet alsof geluidshinder niet beter kan worden voorspeld en verminderd dan met 'de decibel'. Het fundamentele belang wordt miskend van goede onderlinge verhoudingen tussen directe betrokkenen: omwonenden en luchtvaartsector. Deze eenzijdigheid ligt ook aan de wortel van het conflict 'meten in plaats van rekenen'. Ook is het de motor van de cyclus 'wantrouwen => schijnprecisie => wantrouwen => ...'. Die eenzijdigheid kan worden doorbroken door partijen in de regio van Schiphol serieus, d.w.z. juridisch gefundeerd, in staat te stellen over vermindering van geluidsbelasting en geluidshinder te beslissen, en wat dit betreft zelf voor 'maatwerk' te zorgen. Een en ander binnen een Rijkskader dat niet méér regelt dan wat werkelijk 'des Rijks' is.

**Des Rijks** is naar onze mening het vaststellen en handhaven van limieten voor geluidsbelasting die in essentie ook aan de PKB 1995 ten grondslag lagen. Dat betreft individueel en collectief gerichte limieten. Daarbij is duidelijkheid van belang over wát met welke maatregel of limiet wordt beschermd. Die duidelijkheid is er veel te weinig. Stelseldiscussies lopen daardoor vast in frustratie over aangeboden of afgewezen bescherming.

De drie limieten met hun beschermingsdoel zijn:

- 1. Grenzen aan de geluidsbelasting in woningen en/of slaapkamers door geluidswerende voorzieningen.**  
**Beschermingsdoel: Niemand in zijn woning en/of slaapkamer blootstellen aan meer dan maximaal toelaatbare geluidsbelasting.**
  
- 2. Grenzen aan de omvang van over het algemeen en specifiek in de nacht zwaar belast gebied.**  
**Beschermingsdoel: De overdag en 's nachts nu niet zwaar belaste gebieden -ook wel 'buitengebieden' - vrijwaren van zware geluidsbelasting.**
  
- 3. Grens aan de totale hoeveelheid geluidsbelasting (TVG)/jaar over de periode etmaal en nacht.**  
**Beschermingsdoel: Zekerheid over de op jaarbasis begrensde omvang van geluidsbelasting.**

Des Rijks is het naar onze mening ook, zowel juridisch als (deels) financieel , om omgeving en luchtvaartsector in staat te stellen zich aan elkaar aan te passen. Het Rijk kan hiertoe een publiekrechtelijke organisatie oprichten binnen een kader van juridische voorzieningen ter waarborging van uitvoering van Rijksbeleid. Tot dat kader behoren vooral een aanwijzingsbevoegdheid en de mogelijkheid tot repressief toezicht. De publiekrechtelijke organisatie vormt zo een schakel tussen Rijksnormering en regionale realisatie.

Het is **des Regio's**, d.w.z. het is aan de op te richten publiekrechtelijke organisatie, om de volgende taken te kunnen verrichten:

- **vaststellen gebruiksplannen**
- **advies bij de handhaving**
- **bepalen van grondslag geluidsheffing en beslissen over besteding**
- **maatwerk leveren met geluidsisolatie**
- **verbeteren van lokale omgevingskwaliteit op gemeenschapsniveau**
- **informatievoorziening**
- **registratie en rapportage van geluidsbelasting en geluidshinder**
- **onderzoek en ontwikkeling**

Het is aan de omgeving van Schiphol en aan de luchtvaartsector samen om deze bevoegdheden evenwichtig te willen uitoefenen en die taken prioriteit te geven waarmee de wederzijdse aanpassing van omgeving aan sector en van sector aan omgeving tot stand kan komen.

Twee alternatieve vormen van een publiekrechtelijke organisatie, elk met een eigen accent, lenen zich in beginsel hiervoor.

- **Publiekrechtelijke organisatie ' LUCHTSCHAP '.** Het algemeen bestuur van de PRO 'Luchtschap' bestaat voornamelijk uit daarin om de vier jaar rechtstreeks gekozen bewoners van binnen- en buitengebied die zich daarvoor kandidaat hebben gesteld, en uit vertegenwoordigers van de luchtvaartsector. Gemeentes maken er geen deel van uit. Naast algemeen bestuur is een dagelijks bestuur en een bureau.
- **Publiekrechtelijke organisatie ' COMMISSIE '.** In het algemeen bestuur van de PRO 'COMMISSIE' zijn dezelfde partijen vertegenwoordigd als in de huidige CROS. Deelname van gemeentes in deze organisatie houdt toekenning aan de 'COMMISSIE' in van zekere bevoegdheden ten aanzien van ruimtelijke ordening. Naast algemeen bestuur is er een dagelijks bestuur (zwaarder dan in de huidige CROS) en een bureau.

De bestrijding van geluidsbelasting en geluidshinder langs deze Rijks- en Regiolijnen is te zien als een maatschappelijke innovatie. De publiekrechtelijke organisatie kan zowel voor bewoners als luchthavengebruikers gaan werken als een kwaliteitskenmerk van 'Schiphol & Omgeving' dat Europese navolging kan krijgen.

Als de richting die wij hier aangeven, aanspreekt, dan is nader advies nodig over de precieze modaliteiten en vormen, waaronder afstemming met andere bestuursorganen. Dan kan die richting ook op tijd worden ingeslagen.

## 1 GEBREKEN IN HET GELUIDS(HINDER)BELEID NU

Bij de vliegvolumes, vliegpatronen en de mate van blootstelling aan vliegtuiggeluid waarover het bij Schiphol gaat, is het nadelige gevolg hoofdzakelijk hinder. Ook als het om slaapverstoring gaat, want uitgebreide onderzoeken daarnaar bij die volumes hebben geen schadelijke lichamelijke gevolgen van betekenis of negatieve effecten op activiteiten de dag erna aan het licht gebracht.<sup>1</sup>

Een aantal sociaal wetenschappelijke feiten over hinder bij collectieve blootstelling aan omgevingsgeluid gedurende langere periodes (dagen tot jaren, zoals bij luchtvaart) is niet goed tot de beleidsmakers aan de zijde van de overheid, de sector en de landelijke milieubeweging doorgedrongen.

- Het verband tussen hinder en belasting blijkt niet sterk: meer belasting betekent lang niet altijd of niet voor iedereen meer hinder. Geluidshinder varieert ruwweg evenveel met geluidsbelasting of akoestische factoren als met andere, niet-akoestische factoren. Vooral onder door politiek en/of technologie veranderende omstandigheden is de samenhang zwak. De stijging van klachten juist na het begin van het inspraaktraject (Project Mainport Milieu Schiphol, begin '90) bij sindsdien over het geheel genomen teruglopende geluidsbelasting is hier een teken van. De forse toename van klachten na ingebruikname van de Polderbaan in 2003, omdat in ver weg gelegen gebieden toch de omgeving abrupt van toon is veranderd, eveneens. Standaard dosis-effect relaties boden voor Schiphol in het verleden geen houvast, en zij zullen dat de komende jaren met discussie over herverdeling van vliegpaden of over een eventuele 6<sup>e</sup> baan ook niet doen.<sup>2</sup> Het effect hangt niet alleen af van dosis (decibel) maar ook van andere factoren.
- Niet-akoestische factoren gaan vooral over vormen van zelfbeschikking: goed/tijdig geïnformeerd kunnen zijn, aan eigen blootstelling desgewenst iets kunnen wijzigen, goede verstandhouding met bron, e.d. Ook persoonlijke geschiedenis (geluidsgevoeligheid, gewenning, teleurstelling) speelt daarom een belangrijke rol. Zelfbeschikking nu, of het tegendeel: gebrek aan

---

<sup>1</sup> Zie voor de afwezigheid van die nachtelijke effecten de uitgebreide veldstudie rond Schiphol van Passchier-Vermeer, W. et al. (2002) *Slaapverstoring en vliegtuiggeluid*, Leiden, TNO-PG (rapport 2002.028), alsook de bevindingen uit het recente en nog meer uitgebreide (zowel laboratorium als veld data) onderzoek rond de luchthaven Keulen-Bonn door het *Institut für Luft- und Raumfahrt Medizin*, gerapporteerd op <http://www.dlr.de/me/Institut/Abteilungen/Flugphysiologie/Fluglaerm/>

<sup>2</sup> Op dit punt maakt de Commissie Deskundigen Geluidhinder in haar 2<sup>e</sup> voortgangsrapportage (sept. 2004) een denkfout. Erkend wordt dat de relatie geluidbelasting-geluidhinder (de dosis-effect curve) slechts op gemiddelden betrekking heeft, en dat die met de nodige voorzichtigheid moeten worden gehanteerd. [ Bij lage geluidsbelastingniveaus als 20 KE is de overeenstemming zelfs buitengewoon zwak. Deze auteurs]. Erkend wordt ook dat de relatie niet geldt voor veranderende omstandigheden als in geval van Schiphol. De Commissie stelt vervolgens dat bij gebrek aan betere gegevens toch van die relatie moet worden uitgegaan. Die suggestie echter, namelijk dat er dergelijke gegevens kunnen komen, berust op een misvatting. Het is niet alleen een wetenschappelijk gegeven dat afbakening van een gebied op deze afstand op basis van geluidbelasting weinig voorspellende waarde kan hebben voor (gemiddelde) geluidshinder. Maar belangrijker is dat de betreffende dosis-effect curve *niet* voor veranderende situaties als rond Schiphol bedoeld zijn. Hindergegevens uit omvangrijke enquêtes rond Schiphol werden door de opstellers van die curve om die reden ook bewust niet in die curve opgenomen.

autonomie, is een sociaal fenomeen. Anders gezegd: hinder van omgevingsgeluid ontstaat niet alleen door verstoorde luchtdruk (de decibel) maar evenzeer door verstoorde relaties: *you expose me*. Van een buur die jou respecteert, kun je veel hebben!

- Sturen op geluidsbelasting alleen, zoals op jaargemiddelde belasting, is vanuit het oogpunt van geluidshinderbestrijding onvoldoende. Náást grove sturing door de Rijksoverheid is zelfsturing door belanghebbenden nodig. Ieder door de overheid ontworpen normenstelsel is natuurlijk allereerst algemeen. Maar daarnaast dient het omwonenden in staat te stellen zelf mede te bepalen wat voor hen aanvaardbare en onaanvaardbare geluidsbelasting is en de sector ruimte te bieden voor een permanente optimale respons op de technologische en economische ontwikkelingen in het transportnetwerk waarvan het onontkoombaar deel uitmaakt. Zo niet, dan wordt het globale kader star en contraproductief, een dwangbuis voor luchtvaartsector én omgeving.
- Zelfsturing betekent samen met relevante anderen (omwonenden, sectorpartijen) invloed kunnen uitoefenen op de kwaliteit van de eigen leefomgeving. Dat vereist 'geven en nemen', in essentie transacties tussen veroorzaker en blootgestelde. Dit is zinnig voor het 50 dB(A)  $L_{den}$  (voorheen  $\pm 20$  KE) gebied, maar niet minder binnen het 58 dB(A)  $L_{den}$  (voorheen  $\pm 35$  KE) gebied. Van belang is vooral dat er een scala aan sturingsmogelijkheden of transacties wordt ontwikkeld, want omwonenden verschillen qua behoeften en voorkeuren. Niet eindeloos overigens: elke samenleving bestaat dankzij een beperkt aantal basispreferenties. Maar altijd geldt: kunnen kiezen, is voorwaarde voor minder hinder.

Over de ontwikkelingsmogelijkheden van Schiphol & Omgeving bestaan al jarenlang forse tegenstellingen en fricties in de politiek, in de samenleving en in de regio in het bijzonder. Het niet stilstaan bij bovengenoemde feiten houdt die controverses gaande. Dit blijft zo zolang het geluids(hinder)beleid onder de enorme spanning tussen een eenzijdige, centralistische aanpak en regionale machteloosheid blijft staan. Het zal pas veranderen wanneer partijen onderling verantwoordelijkheden kunnen toedelen waardoor zij niet alleen een vertrouwensvolle en eerlijke omgeving creëren maar zij van 'fouten' ook samen kunnen leren. Rigiditeit leidt bovendien tot explosieve situaties, zoals die ten gevolge van de 'invoerfout'. Ook dit is in de bestuurskunde van complexe systemen een al lang bekend feit sinds Charles Perrow's *Normal Accidents* (1984). Hieronder illustreren wij het effect van eenzijdigheid en het gebrek aan 'veerkracht' met drie andere ontwikkelingen.

### **Slecht begrepen handhaving plaveit de weg naar conflicten over meten**

Oorspronkelijk werd de geluidsbelasting gehandhaafd door op een aantal strategisch gekozen punten op de 35 KE contour (daar namelijk gekozen vanwege vliegpaden e.d., niet vanwege toevallige functies op de grond zoals woning, weg, grasland, etc.) de feitelijke geluidsbelasting per jaar met de toegestane geluidsbelasting te vergelijken. Omdat niet goed wordt begrepen wat de ratio achter de contour is (zie hierover verder paragraaf 2.1), ontstaat er medio jaren 90 stevige maatschappelijke beroering over de 'bizarre' ligging van punten van de contour die 'boven weilanden' liggen. Besloten wordt als handhavingpunten in het nieuwe stelsel die punten op de contour te kiezen waar die contour dicht bij woongebieden loopt. Maar dit versterkt het (onjuiste) idee dat de handhavingpunten er waren en zijn om te voorkomen dat de geluidshinder een voor de

omwonenden *ter plekke* schadelijke en daarom ontoelaatbare waarde bereikt. Dat zijn zij niet, wat blijkt uit het feit dat dichterbij de luchthaven hogere waardes voorkomen die daar toelaatbaar worden gevonden. En het zet voorts een proces in gang om op plaatsen waar geen handhavingpunt c.q. reken- of meetpunt is gedefinieerd maar waar wel toename van geluidsbelasting wordt gevreesd ook een meetpunt te verlangen. En waarom dan niet ook op plaatsen waar geen 35 KE contour loopt maar waar net zo een toename van geluidsbelasting wordt gevreesd? De roep om eigen meetposten wordt in veel gemeenten nog extra gevoed door de onvruchtbare tegenstelling *meten versus rekenen*.<sup>3</sup> De meetgegevens van meetposten hebben echter geen directe, vanzelfsprekende betekenis. Zonder een juridische of theoretische status zullen zij alleen een eigen dynamiek van verwachtingen, media-aandacht en teleurstellingen genereren.<sup>4</sup> In hoofdstuk 3 zullen wij metingen een nuttige functie geven in het kader van een omgevingsgevoeliger heffingstelsel.

### **'Stapelen'**

Een gebruikelijke respons, ook in de politiek, is 'stapelen'. Bij bezwaren worden reparaties verricht aan de buitenkant, maar wordt het bestaande in de kern gelaten voor wat het is. Nieuwe concepten worden toegevoegd maar ze vervangen de oude dan ook niet echt.

Een voorbeeld daarvan is: 'Schiphol als bedrijf'. Wel een nieuwe visie, maar wat vooral gebeurde was dat de bevoegdheden die het Rijk in het oude stelsel had verder werden gespecificeerd met twee speciale AMvB's over voorgeschreven baan- en routegebruik. Een ander voorbeeld is 'vermijdbare hinder in het buitengebied', welk gebied dan aan partijen in de regio als werkterrein wordt aangewezen. Dat werkterrein werd daarbij echter scherp gescheiden van het binnengebied, en mede door deze scherpe tweedeling wordt de bijbehorende overlegorganisatie CROS dan vlees noch vis. En als derde voorbeeld monitoringspunten. Zij hebben geen juridische betekenis en moeten, ingevoerd als onduidelijk doekje voor het bloeden, vooral een rol spelen in het wegnemen van de verdenking dat het Rijk als puntje bij paaltje komt de sector niet strak in de gaten houdt.

### **Wantrouwen ⇒ Schijnprecisie ⇒ Wantrouwen ⇒ ... etc.**

Het uitgangspunt "minder geluid leidt tot minder geluidshinder" is – zeker nu de grootste lawaaimakers met regelmatige geluidspieken van meer dan 90 decibel goeddeels verleden tijd zijn – niet meer toereikend, maar het is diep ingesleten. Het heeft betekend dat alle fricties die zich voordeden, moesten worden geformuleerd in termen van decibellen om 'gehoord' te kunnen worden. Rekenvoorschriften voor jaargemiddelde geluidsbelasting op handhavingpunten werden daardoor subtieler en meer ingewikkeld. Zij kregen een schijnprecisie van enkele cijfers achter de komma en werden daarmee voor bijna iedere betrokkene *abracadabra*. Met het voorkomen van geluidshinder heeft dit echter nog maar

---

<sup>3</sup> Deze tegenstelling is mede ontstaan na de constatering door Omegam-Laboratorium dat metingen in Amstelveen van de door het NLR berekende waarden afweken.

<sup>4</sup> In deze dynamiek van verwachtingen past het voorstel van de Commissie Deskundigen Vliegtuigeluid voor een tweede cordon handhavingpunten. Het beschermingsdoel daarvan wordt in haar tweede voortgangsrapportage geformuleerd als "bescherming van de bewoners van het buitengebied tegen geluid" (*supra*, p.3). Dat is een circulaire definitie die voor het bepalen van een buitengebied of voor eventuele nodige acties daarbinnen geen leidraad kan bieden.



weinig van doen. Het kan zelfs averechts werken, zoals een beslissing in de zomer van 2000 liet zien. Om een dreigende geringe overschrijding van een jaargemiddelde op een punt op de contour te voorkomen (handhaving), werd besloten om voor enige tijd over ander gebied te vliegen. Met een flinke toename van klachten als gevolg. Aan de andere kant zou de toename van het jaargemiddelde met een cijfer achter de komma zou ter plekke van dat punt onmerkbaar zijn geweest en dus ook geen extra klachten hebben veroorzaakt. De eenzijdige oriëntatie op de akoestische kant van geluidshinder wordt zo zelf de oorzaak van frustratie en wantrouwen, en daarmee van hinder.<sup>5</sup>

#### WANTROUWEN ...

De omgeving wantrouwt de bergen scenario's waarmee de toekomst bij elk Kabinetbesluit weer wordt doorgerekend. Gekunstelde precisie waarachter andere bedoelingen schuil gaan! En waarom niet gewoon overal meten in plaats van alles berekenen? "Meten is weten, of niet soms?!"

De sector wantrouwt het logge ambtelijke apparaat en de regelzucht van het Rijk. En verwacht geen heil van een omgeving waarin het zo makkelijk "*not in my backyard!*" roepen is.

Ook het Rijk heeft zijn wantrouwen. Het heeft geen fiducia in lokale overheden die te weinig afstand kunnen nemen van lokale politiek. "Verantwoording moet op basis van deskundigheid!" Dat wordt vooral: deskundigheid op de terreinen van de akoestische techniek. Met een 'decibel' die allengs wel érg veel is gaan dicteren ...

Er zijn, zoals onderstaand kader aangeeft, zowel bij omgeving als bij sector en Rijk redenen voor wantrouwen. NIMBY-gedrag is niemand vreemd. Soms zal het wantrouwen terecht zijn, soms niet. Eén van de manieren om wantrouwen te bestrijden, is informeren naar behoefte; niet informeren-in-het-wilde-weg. Het lezen van een eenvoudig kort krantenbericht over slaapverstoring door vliegtuigen kan de eigen bezorgdheid over slecht slapen door vliegtuigen al verdubbelen. Niet-akoestische factoren zijn dan ook oorzaak van meer wantrouwen en geluidshinder, en zij moeten evenzeer worden aangepakt om wantrouwen en geluidshinder te bestrijden.

In het kader van het evalueren van de huidige wet heeft het Kabinet kort geleden laten weten hierbij ook aan verdergaande dan de eerder aan de Kamer toegezegde beschouwingen te denken.<sup>6</sup> In het vervolg van deze notitie zetten wij in de geest van dit recente verzoek de hoofdlijnen neer van een stelsel dat zowel qua geluidsbelasting als geluidshinder beter is en dat naar onze mening voor aanmerkelijk meer wederzijdse aanpassing tussen en acceptatie door partijen kan zorgen.

Zoals eerder gezegd, geluidshinder door vliegtuigen wordt allereerst in de regio rondom Schiphol ervaren, niet ergens anders. Elk stelsel van normen en maatregelen om die geluidshinder en geluidsbelasting binnen de perken te

<sup>5</sup> In 2004 heeft ditzelfde mechanisme weer gewerkt, nu getriggered door de 'invoerfout' en de problemen met parallel starten van de Zwanenburg- en Polderbaan.

<sup>6</sup> TK Vergaderjaar 2003-2004, 29665, nr.1: Evaluatie Schipholbeleid.

houden, zal door de meest betrokken partijen -omwonenden en sector- op meerdere manieren de maat worden genomen:

- Door de omgeving zal allereerst worden verlangd dat het de beloofde *bescherming* in de praktijk ook echt biedt, en waar mogelijk zelfs méér.
- Daarvoor moet het *handhaafbaar* zijn,
- en niet lastig te begrijpen: *transparantie* dus.
- Van de zijde van de luchtvaartsector zal worden verlangd dat ontwikkelingspotenties niet met *onevenwichtige beperkingen* worden geconfronteerd,
- en dat een stelsel in die zin *doelmatig* is.
- Omgeving en luchtvaartsector zullen beide bovendien verlangen dat een stelsel robuust is, *niet overgevoelig voor veranderende omstandigheden* of voor plotselinge wensen aan 'de andere kant'.

Om aan al deze criteria te kunnen voldoen, zullen omgeving en sector het direct en niet vrijblijvend met elkaar moeten hebben over concrete keuzes zowel op het gebied van geluidshinder als geluidsbelasting. Maar kan dat? Er is immers ook nog het Rijk dat de nationale belangen in deze moet behartigen. Dat vraagt niet alleen een zorgvuldige taakverdeling maar ook de garantie dat een effectief samenspel tussen Rijk en Regio mogelijk zal zijn. Wij menen dat dit kan.

Basis voor een goed hinderbeleid is dat het de plicht is van de luchtvaart om verstoring van het leefmilieu zoveel mogelijk tegen te gaan. Maar ook dat de onmisbare voordelen van de luchtvaart alleen met maatschappelijke zorg behouden kunnen worden. Erkenning hiervan verplicht omwonenden, luchtvaartsector en politiek tot grote zorgvuldigheid tegenover elkaar.

Het volgende hoofdstuk geeft daarom het kader aan dat 'des Rijks' behoort te zijn. Allereerst inhoudelijk. En daarnaast ook 'procedureel' in termen van besluiten door het Rijk over een juridisch kader voor regiopartijen om geluidshinder en geluidsbelasting te bestrijden.

## 2 WENSELIJK GELUIDS(HINDER)BELEID OP RIJKSNIVEAU

Terughoudendheid in regelgeving op Rijksniveau betekent dat de regelgever zich steeds de vraag stelt: "Weet ik wel zeker dat hier een landsbelang in het geding is?" Het Rijk moet daarom slechts twee soorten besluiten nemen.

- I. Besluiten over blootstellingsmaten en -limieten.
- II. Besluiten over de voorwaarden waaronder taken op regionaal niveau kunnen worden uitgevoerd.

### 2.1 BESLUITEN OVER BLOOTSTELLINGSMATEN EN -LIMIETEN.

Over de geluidsbelasting in de omgeving van Schiphol spreekt het Rijk zich op drie manieren uit: op elk van onderstaande niveaus legt het Rijk de geluidsbelasting met een maximum vast.<sup>7</sup>

#### 1. Individueel gerichte limieten 'Woningkwaliteit'

- Binnen woningen in het over alle etmalen zwaarst belaste gebied (het  $L_{den}$  gebied dat equivalent is aan het 40 KE gebied) worden geluidwerende voorzieningen aangebracht.<sup>8</sup>
- Binnen woningen die 's nachts het zwaarst belast zijn, worden geluidwerende voorzieningen aangebracht tot een geluidsniveau binnen slaapkamers van 26 dB(A)  $L_{Aeq,r 2300-0600}$ .<sup>9</sup>

Deze limieten zijn in overeenstemming met bestaand beleid.<sup>10</sup>

#### 2. Collectief gerichte limieten 'Omvang Gebied'

- Een grens aan de omvang van zwaar belast gebied in het etmaal.
- Een grens aan de omvang van zwaar belast gebied specifiek in de nacht.

<sup>7</sup> Er is een vierde, op individuele bescherming gericht niveau. In gebieden met een zo hoge geluidsbelasting dat woningisolatie niet afdoende is, is wonen onveranderd verboden. Dat blijft ook in het door ons voorgestelde stelsel zo.

<sup>8</sup> T.w. met geluidwerende capaciteit van 30-35, 35-40 of 40 dB(A) indien de geluidsbelasting minder dan 50 KE, minder dan 55 KE respectievelijk meer dan 55 KE is (dan wel  $L_{den}$  equivalente waarden).

<sup>9</sup> Juister gezegd: Tot het geluidsniveau aan de gevel, beschreven als  $L_{night}$  (en daarmee voor de periode 2300-0700), dat overeenkomt met het geluidsniveau in de slaapkamer van 26 dB(A)  $L_{Aeq 2300-0600}$ . De dit jaar in de Wet Luchtvaart geïmplementeerde Europese Richtlijn 'Omgevingslawaai' vereist dat in 2007/2008 aan de Europese Commissie over geluidsbelasting en daartegen ondernomen acties wordt gerapporteerd in termen van  $L_{Night}$ .

<sup>10</sup> De transformatie van  $L_{Aeq}$  in  $L_{night}$  is technisch geen eenvoudige zaak, maar belangrijk lijkt ons dat goed wordt doordacht of en zo ja, welke andere consequenties daaraan moeten worden verbonden voor andere maatregelen of actieplannen dan de huidige.

Door de limieten 'Omvang Gebied' kan er worden gesproken over een binnengebied dat per definitie zwaar belast is, en een buitengebied dat minder zwaar belast is.

Ter bepaling van beide grenzen voor het binnengebied wordt hetzelfde perspectief als in de PKB 1995 gekozen. Dat betekent een *stand still* waarbij er voor het nu actuele banenstelsel niet meer dan 10.000 woningen zwaar belast mogen worden omwille van behoud van de algemene omgevingskwaliteit-vliegtuiggeluid, en niet meer dan 10.100 woningen zwaar belast omwille van behoud van de specifieke nachtelijke omgevingskwaliteit-vliegtuiggeluid (referentie woningaantallen: woningbestand 1990).<sup>11</sup>

### 3. Individueel & collectief gerichte limieten 'Omvang Geluid'

➤ Grenzen aan de omvang van het jaarlijkse Totaal Volume Geluid (TVG).<sup>12</sup> Dit TVG wordt gerelateerd aan de volumina die horen bij de hierboven alsook in de PKB aangegeven grenzen 'Omvang Gebied'.

Voor velen is lang niet altijd duidelijk wat de regelgever met de bovenstaande drie maten en limieten precies heeft geconstrueerd, en wat de werking en bedoeling ervan is. Dat geldt het meest de laatste limieten 'omvang geluid'. Ook in onze discussie hebben wij er moeite mee gehad. Het verdient dan ook sterk aanbeveling bij de verdere uitwerking van gedachten over deze Rijkslimieten de noodzaak van en de relaties tussen het TVG-etmaal en het TVG-nacht onderling, en tussen deze en de overige limieten nog eens goed te doordenken. Dit moet vooral ook gebeuren tegen de achtergrond van wat met de verschillende limieten kan en moet worden beschermd. Waar onduidelijkheid over de maten en grenzen zelf blijft bestaan, ontstaat de roep om nieuwe limieten en het gevaar van 'stapeling', waarop wij in het vorige hoofdstuk wezen. Wij hebben daarom hieronder aangegeven wat naar onze mening de beschermingsdoeleinden zijn die bij 3 boven genoemde Rijkslimieten horen.

#### **Beschermingsdoeleinden: welke?**

Welk beschermingsdoel precies wordt er met welke limiet gediend? Tabel 1 geeft voor elk van de boven genoemde individuele en collectieve limieten het desbetreffende beschermingsdoel beknopt weer.

---

<sup>11</sup> De collectief gerichte limieten 'Omvang Gebied' moeten in nieuwe, Europees voorgeschreven maten  $L_{den}$  en  $L_{night}$  worden uitgedrukt. Het is geheel in de geest van het vigerende beleid dat gelijkwaardigheid aan de PKB verlangt, om daarbij als uitgangspunt de referentie-aantallen van 10.000 en 10.100 aan te houden. Dat kan voor de  $L_{den}$  door de contour in  $L_{den}$  op te zoeken die bij dat aantal past en die  $L_{den}$  waarde voortaan te gebruiken en wettelijk vast te leggen om het gebied te definiëren voor handhaving van dit aantal woningen. Als we ervan uitgaan dat de  $L_{den}$  een betere maat is dan de KE, dan past op de 10.000 woningen binnen deze  $L_{den}$  waarde het predikaat 'zwaar belast' nog beter dan op de 10.000 woningen binnen de 35 KE. Eenzelfde redenering geldt voor nachtbescherming waar voor rapportage van actieplannen aan de EU ook moet worden overgegaan van  $L_{Aeq}$  naar de  $L_{night}$ .

<sup>12</sup> Het Totaal Volume Geluid is te definiëren als de geluidsbelasting door vliegtuigen, op jaarbasis geïntegreerd over het hele gebied waar deze plaatselijk een minimumwaarde (20 KE) overschrijdt.

Het beschermingsdoel van grenzen aan de geluidsbelasting door geluidsisolatie is de kwaliteit van bewoning. Het is typisch een Rijkstaak om universele belangen te beschermen, en daartoe moet het garanderen van een bepaalde woon- en slaapkwaliteit voor elke bewoner van zwaar aan geluid van vliegtuigen blootgestelde woningen worden gerekend. Met deze grens wordt de hinder van geluid buiten de geïsoleerde woning niet geadresseerd. Ook die hinder is echter een punt van zorg voor het Rijk, en daarop vooral zijn de collectieve limieten 'Omvang Gebied' gericht.

GRENZEN VAN RIJKSWEGE:	BESCHERMINGSDOEL IS PRIMAIR:
Grens aan de geluidsbelasting door geluidsisolatie van - de woning - de slaapkamer	- Behoud van woonkwaliteit binnenshuis in zwaarst belaste gebied - Behoud van slaapkwaliteit in 's nachts zwaarst belast gebied
Grens aan het aantal - zwaar belaste woningen/jaar  - in de nacht zwaar belaste woningen/jaar	- Nu gedurende het etmaal minder zwaar belast gebied in de toekomst niet zwaar gaan belasten - Nu gedurende de nacht minder zwaar belast gebied in de toekomst niet zwaar gaan belasten
Grens aan de totale hoeveelheid geluidsbelasting (TVG)/jaar over de periode etmaal en nacht	Zekerheid over de op jaarbasis begrensde omvang van geluidsbelasting

*Tabel 1: Beschermingsdoeleinden voor de afzonderlijke grenzen van Rijksweg voor belasting door vliegtuiggeluid.*

Het beschermingsdoel van de limieten 'Omvang Gebied' is de omgevingskwaliteit van zogenoemde buitengebieden. Met het vastleggen en handhaven van een 'binnengebied' waarbinnen zware geluidsbelasting is toegestaan, wordt voorkomen dat een 'buitengebied' op termijn ook structureel zwaar wordt belast.<sup>13</sup> Bij het vaststellen van wát precies zwaar en minder zwaar belast moet worden genoemd, gaat het hier dus om de kwaliteit van leefomgeving, niet om individuele bescherming zoals bij de isolatielimieten.<sup>14</sup> Of het elk jaar exact dezelfde woningen zijn, die in het zwaar belaste gebied hebben gestaan, is geen eis. Al zullen er zich hier geen grote fluctuaties voordoen (zie bijlage 1), starheid in deze is uit den boze.<sup>15</sup>

Het beschermingsdoel van de limieten 'Omvang Geluid' is gelegen in de grote behoefte aan zekerheid onder omwonenden dat de omvang van het geluid van de luchtvaart op Schiphol als geheel in het binnen- en buitengebied (en ook in de wijdere omgeving, inclusief recreatiegebieden) niet méér zal worden dan afgesproken. Deze limieten heten daarom individueel gericht. De TVG's zijn afgeleiden van de collectief gerichte limieten 'Omvang Gebied'. Zij zijn in die zin wel secundair te noemen, maar zij zijn toch bedoeld om extra functies te vervullen. Het bieden van zekerheid is op zich een erg belangrijke determinant van 'minder hinder'. De TVG's zijn voor geluidshinder vooral vanwege dit element van zekerheid van belang, niet zozeer vanwege de akoestische inhoud van de TVG's (daarvoor zijn de verwante limieten 'Omvang Gebied' meer geschikt). De akoestische inhoud van de TVG's heeft wel de functie van stimulans voor de sector tot het investeren in een stillere vloot en/of stillere procedures. Alleen met een stillere vloot en stillere procedures kan er meer worden gevlogen.

Méér van het Rijk verlangde garanties en zekerheden ten aanzien van blootstelling aan vliegtuiglawaai dan de hier genoemde drie limieten zijn niet nodig. Dit betekent dat de huidige systematiek van handhavingspunten kan worden verlaten. Een grotere Rijksbemoeienis houdt een stapeling in die, zoals de uitbreiding van een handhavingssysteem naar het buitengebied, contraproductief en eerder hinderverhogend zal werken. Eenzelfde hinderverhogende werking kan uitgaan van niet goed doordachte maatregelen voor ruimtelijk ordening. Door het Rijk is onlangs een tamelijk rigoureuze bouwbeperking voor het buitengebied voorgesteld, waarbij wij daarom hier een aparte kanttekening plaatsen.

---

<sup>13</sup> De buitengrens van het buitengebied voor de algemene omgevingskwaliteit qua geluidsbelasting werd voorheen bepaald als 20 KE. Dit komt ongeveer overeen met de 50 dB(A)  $L_{den}$  contour. Wij stellen voor om deze  $L_{den}$  begrenzing direct als vervanger van de 20 KE te nemen, omdat inherente onnauwkeurigheden aan een contour zo laag als 20 KE een precieze omzetting van KE naar  $L_{den}$  op dit niveau tot een onzinnige en overloze discussie maken. De 20 KE contour ligt overal binnen de 50 dB(A)  $L_{den}$  contour. Eén en ander spoort zo ook met het in de Wet Luchtvaart geïmplementeerde EU-beleid voor kaarten met geluidsbelasting in stappen van 5  $L_{den}$ .

<sup>14</sup> Blijkens haar bevinding: "In de handhavingspunten biedt het 'nieuwe' stelsel een goede lokale bescherming tegen te hoge geluidbelasting" heeft de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (*supra*, p.2) daarentegen wél individuele bescherming voor ogen.

<sup>15</sup> Dit inzicht – dat starheid ongewenst is – lijkt ook een rol te spelen in de herziening Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens (RRKL). "De in veel gevallen statisch gebleken geluidzones worden vervangen door een Totaal Volume Geluid (...)", aldus J. Schnitker, Decentralisatie van luchtvaarttaken: Voor wie?, *Journal Luchtrecht*, 2004, p.167.

## Bouwbeperkingen

In de recente Nota Ruimte<sup>16</sup> wordt het gebied waarbinnen tot op heden alleen vervangende en invlechtende nieuwbouw is toegestaan<sup>17</sup> uitgebreid tot het buitengebied met de redenering dat

*(...) voldoende ruimte (moet) worden gelaten voor de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol. Dit betekent dat woningbouw in de omgeving van Schiphol op plaatsen waar dit uit een oogpunt van geluid en veiligheid niet wenselijk is, moet worden vermeden. (...) Concreet betekent dit dat er (...) geen nieuwe uitleglocaties kunnen worden ontwikkeld ten behoeve van woningbouw binnen en direct gelegen aan de 20 KE-contour behorende bij het vijfbanenstelsel.*

Dit is geen goed beleidsvoornemen. Met een categorische woningbouwbeperking in het buitengebied dat ook in de toekomst 'buitengebied' zal blijven, is geen gezondheidskundig belang gediend. Qua hinder zal het waarschijnlijk eerder hinderverhogend dan hinderverlagend werken: het gebied wordt bestempeld als gebied waar het toch eigenlijk niet goed wonen is. Een dergelijke boodschap van de overheid zal klachten rechtvaardigen. Wanneer niet het gehele gebied binnen en direct gelegen aan de 20 KE contour voor de 'verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol' nodig is, hadden specifieke lokale ruimtereserveringen moeten worden beargumenteerd voor gebieden die door die verdere ontwikkeling tot toekomstig zwaar belast gebied zullen kunnen gaan behoren. Die argumentatie mag ook worden verwacht tegen de achtergrond van de algemene opvatting van het Rijk – ook in de Nota Ruimte – de bevoegdheid over ruimtelijke ordening zo mogelijk bij lagere overheden te laten. Wat precies is bij uitbreiding van het luchtverkeer het gebied waarmee het Rijksbelang in het geding is? Dit is des te meer van belang omdat het Rijk met deze algemene beperking de ontwikkeling van woningbouwlocaties blokkeert waaraan naar eigen zeggen in de Noordvleugel van de Randstad de grootste behoefte is.

Wij komen hier nog op terug bij de identificatie van mogelijke rollen voor een organisatie op Schipholregioniveau (hoofdstuk 3). In een aanpak gebaseerd op een filosofie van wederzijdse aanpassing van omgeving en luchthaven kan ruimtelijke ordening niet geheel buiten de besluitvorming van een regionale organisatie blijven. Het belangrijke punt van zelfsturing uit hoofdstuk 1 is ook hier van kracht: zeggenschap in de regio zélf is nodig om minder hinder te ervaren. Het stelt de omgeving in staat zich aan te passen aan de luchthaven, en beslissingen af te stemmen op ontwikkelingen in de luchtvaartsector.

---

<sup>16</sup> Nota Ruimte: Ruimte voor ontwikkeling (2004). Den Haag: Ministeries VROM, LNV, V&W, EZ (zie <http://www2.vrom.nl/notaruimte/0202020502.html>).

<sup>17</sup> De grens van dit beperkingengebied is nu gedefinieerd als 30 KE, iets ruimer dus dan het binnengebied. Het beschermingsdoel van de huidige beperkende maatregel is echter verre van helder. In het aangewezen gebied wordt wonen als zodanig immers niet ongezonder gevonden: nieuwe bewoners van bestaande woningen mogen zich er probleemloos vestigen. Zo gezien kan wonen in een nieuwe woning naast een bestaande ook niet ineens ongezonder worden gevonden.

## 2.2 BESLUITEN OVER TAKEN OP REGIONAAL NIVEAU

In hoofdstuk 1 is aangegeven dat het uit het oogpunt van bestrijden van geluidshinder essentieel is dat bij het beheersen van geluidsbelasting en geluidshinder omgeving en sector samen een relatief zelfstandige en substantiële rol spelen, naast het Rijk dus. Juist ook in de omgeving leeft deze behoefte sterk. Zo hebben de verschillende samenwerkende burgerplatforms rond Schiphol voor de oprichting gepleit van een onafhankelijk kennis- en informatie-instituut. Bij de evaluatie van de CROS onlangs is geconstateerd dat er meer ruimte wordt gewenst voor experimenten en beïnvloedingsmogelijkheden dan die welke de huidige wet biedt. Een en ander sluit aan op onze vaststelling dat het niet goed is de sturing op alle vlakken in handen te laten van het Rijk. Dat schept een mate van centralisatie waarmee juist nieuwe kwetsbaarheden worden geïntroduceerd.<sup>19</sup> Direct betrokken partijen zijn veelal onderling eerder en beter in staat om efficiënte oplossingen te vinden voor onverwachte ontwikkelingen of fluctuaties, en om de lusten en lasten daarbij op een rechtvaardige manier toe te delen. De vraag is daarom: Kan een relatief zelfstandige en substantiële rol wettelijk worden vormgegeven? Zijn er bevoegdheden en middelen te verdelen om in de praktijk tot betere onderlinge aanpassing van omgeving en sector te komen?

### Juridische vorm

De algemene juridische vorm hiervoor is de constructie van een publiekrechtelijke organisatie (PRO). Omdat het hier specifieke belanghebbenden betreft die door de aanwezigheid van de luchthaven zich met elkaar moeten verstaan (sectorpartijen en omwonenden), zijn de te verrichten taken beperkt. Zij omvatten niet alle beleidsterreinen van het algemeen openbaar bestuur. De PRO kent een functionele afgebakende taakopdracht, en is in deze zin dus een functioneel bestuursorgaan.

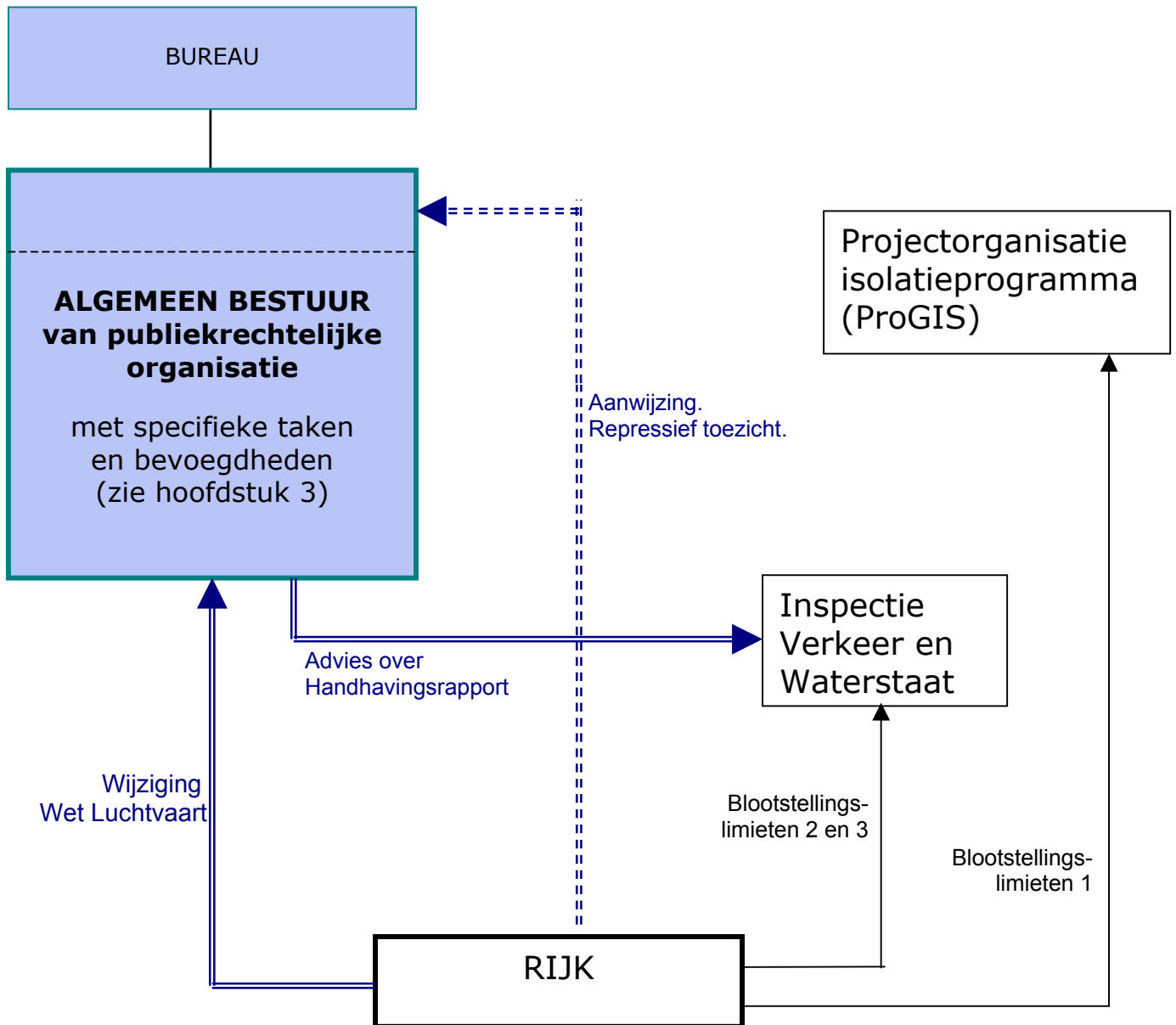
Een PRO 'Omgeving-Schiphol' kan verschillende vormen hebben. Voor iedere vorm geldt echter dat hij gezien de eraan gerelateerde nationale belangen duidelijk moet zijn ingekaderd in Rijksnormering. Het belang van het Rijk kan op meerdere manieren tot uitdrukking komen, zoals allereerst in een luchthaven-aanwijzingsbevoegdheid alsook in de mogelijkheid van zogenaamd repressief toezicht (mogelijkheid van correctie door het Rijk van genomen besluiten). Het schema van figuur 1 brengt de diverse verbanden in beeld.

In hoofdstuk 3 zullen wij de bevoegdheden en taken bespreken die zich lenen voor toekenning aan een PRO. In hoofdstuk 4 zullen wij twee vormen voorstellen die elk een typische uitwerking geven aan de aanpassing van Schiphol aan omgeving en van de omgeving aan Schiphol. Voor elke vorm geldt uiteraard dat zij over middelen moet kunnen beschikken om een krachtige en geloofwaardige organisatie te kunnen zijn. Onze gedachten op dat gebied zijn de volgende kant uitgegaan.

---

<sup>19</sup> Zie H.R. van Gunsteren & E. van Ruyven (1995) (red.). *Bestuur in de ongekende samenleving*. Den Haag: SDU.





*Figuur 1: Schematische positionering in Rijkskaders van een publiekrechtelijke organisatie 'Omgeving-Schiphol' (zie tekst voor uitleg van limieten e.d.)*

## **Middelen**

Het ligt voor de hand ter bepaling van middelen te kijken naar welke partijen bij het bestaan van de geluidsbelasting veroorzakende activiteit en de op te richten organisatie PRO baat hebben. Dat zijn de luchtvaartsector, het Rijk, de luchtvaartpassagier en ook de Regio zelf. Een bijdrage van de luchtvaartsector spreekt voor zich, ook gelet op het algemene uitgangspunt van het milieubeleid 'de vervuiler betaalt'. Die bijdrage van deze partij, zelf deelnemend in de publiekrechtelijke organisatie, kan worden gezien als een heffing. Zij is enigszins vergelijkbaar met de heffing die ingelanden en ingezetenen van waterschappen betalen op basis van grootte van hun belang bij de werkzaamheden van die functionele, territoriale organisatie. In deze lijn doordenkend is het aan de PRO om deze heffing vast te stellen. In een nadere fase moet deze constructie nader worden onderzocht en met andere vergeleken.<sup>20</sup> Ook moet nader worden gekeken naar de manier waarop het belang van het Rijk bij de bepaling van de totale omvang van een heffing tot uitdrukking kan komen. De mogelijkheid van repressief toezicht kan hier toegepast worden, waarbij getoetst wordt aan algemene Rijksbelangen in zake de mainport.

Voor wat betreft een Rijksbijdrage lijkt het ons relevant dat het van bovengenoemde partijen vooral de omgeving is die de lasten van de luchthaven qua veroorzaakte geluidsbelasting draagt. Een zekere redistributie uit de algemene middelen is dan terecht.<sup>21</sup> Ten aanzien van mogelijke bijdrages van zijden van regionale en lokale overheden merken wij op dat de PRO mogelijk taken zou kunnen gaan uitvoeren welke nu nog door die overheden worden uitgevoerd. In die gevallen kan een financiële bijdrage uit het Gemeentefonds respectievelijk Provinciefonds gewenst zijn. Los hiervan rechtvaardigt het aanpakken van regionale problemen ook een regionale bijdrage en betrokkenheid.

De nodige kwaliteit en continuïteit van het werk vergt een zo groot mogelijke financiële zelfstandigheid van de beoogde publiekrechtelijke organisatie. Vooral de uit eigen geleding gegenereerde sectorbijdrage kan dat waarborgen. Bij verdere uitwerking van deze notitie dient deze mogelijkheid van heffing dan ook samen met de overige genoemde mogelijke wegen om de PRO inkomsten te verschaffen juridisch scherper in beeld te worden gebracht.

---

<sup>20</sup> In waterschappen bijvoorbeeld geldt algemeen dat meer belang betekent meer betalen, en meer betalen betekent meer zeggenschap. Deze trits belang-betalen-bepalen geldt voor de PRO niet onverkort hetzelfde. Waterschappen genereren hun gehele inkomsten uit de waterschapslasten. Voor gemeenten bijvoorbeeld ligt dit anders: het overgrote deel komt daar niet via belasting (als OZB) maar via het gemeentefonds van het Rijk.

<sup>21</sup> Mocht er in de toekomst worden besloten tot een BTW op tickets en/of accijns op vliegtuigbrandstof, dan lenen deze inkomstenbronnen zich eventueel ook voor dit doel.

### **3 WENSELIJK GELUIDS(HINDER)BELEID OP REGIONIVEAU**

Omwille van reductie van geluidshinder door vliegtuiglawaai worden op regionaal niveau besluiten genomen op het vlak van

- |    |   |
|----|---|
| I  | Aanpassing van luchtvaartsector aan omgeving  |
| II | Aanpassing van omgeving aan luchtvaartsector. |

Beide categorieën besluiten zijn even belangrijk; juist daarin ligt het voor hinderbestrijding zo noodzakelijke element van transactie.

Het hangt van de concrete vormgeving van de PRO af of en hoe een bevoegdheid dan precies vorm kan worden gegeven. Steeds echter zal een eventuele bevoegdheid op regioniveau zich moeten schikken in het juist uitgewerkte Rijkskader, en langs de juridische lijnen van paragraaf 2.2. in het bijzonder. Voor besluiten door de PRO dienen zich onderstaande terreinen aan.

#### **3.1 BEVOEGDHEDEN EN TAKEN GERICHT OP AANPASSING VAN LUCHTHAVENSECTOR AAN OMGEVING**

##### **Gebruiksplannen**

De PRO stelt jaarlijks het gebruiksplan van de luchthaven vast. In het gebruiksplan wordt door luchthaven en luchtverkeersleiding gezamenlijk beschreven hoe binnen de blootstellingslimieten van Rijksweg de vliegbewegingen zullen worden uitgevoerd op een wijze die de geluidsbelasting en geluidshinder voor binnen- en buitengebied minimaliseert. Onderdeel van elk nieuw gebruiksplan is een rapportage van opgetreden geluidsbelasting in het voorgaande jaar inclusief daarbij opgetreden knelpunten en/of afwijkingen van prognoses. De PRO moet altijd tijdig worden betrokken bij eventuele tussentijdse aanpassingen van het eerder geaccordeerde gebruiksplan.

Meer flexibiliteit 'in de lucht' betekent niet *per se* meer hinder 'op de grond', het tegendeel kan ook goed het geval zijn. Zeker is wel dat meer flexibiliteit in bijvoorbeeld routing vragen zal oproepen over de evenredigheid in toedeling van geluidsbelastingen aan gebieden en in tijden. In het gebruiksplan zal daarom door de luchtvaartsector moeten worden aangegeven hoe en met welke middelen men deze distributieproblematiek wil benaderen.

##### **Handhaving**

De PRO heeft een taak in het geval de blootstellingslimieten 'Omvang Gebied' (zie paragraaf 2.1) niet worden overschreden, maar de woningen die in het zwaar belaste gebied liggen in het afgelopen jaar niet precies dezelfde woningen waren als in de voorgaande jaren. Dit moet blijken uit een rapport van de Dienst

Handhaving van de inspectie van het Ministerie van V&W. Het rapport is ook een zekere terugkoppeling op de juistheid van de verwachtingen waarop het gebruiksplan van de luchthaven was gebaseerd. Om die redenen heeft de PRO belang bij handhaving, wat kan worden uitgedrukt in een adviesbevoegdheid over dit handhavingsrapport.

### **Geluidsheffingen**

Vliegen op Schiphol is door het Rijk met een geluidsheffing belast, welke tot op heden vooral afhankelijk is van vliegtuigeigenschappen. Naar ons idee is een dynamischer of omgevingsgevoeliger heffingensysteem mogelijk. Met dynamisch of omgevingsgevoelig bedoelen wij de variatie van heffing met enkele van de belangrijkste determinanten van hinder: gemeten geluidsniveau en tijdstip van geluid. Deze variabelen zijn objectief en technisch tamelijk eenvoudig te bepalen.<sup>22</sup> Type vliegtuig, geluidsklasse, type en aantal motoren, e.d. spelen geen rol meer, want voor iedere passage wordt het werkelijke geluidsniveau vastgesteld: hinderlijker gevlogen betekent meer betalen. De hoogte van de heffing kan tenslotte nog variëren met hoeveel woningen onder het vliegpad werden belast. Deze manier van heffen, die spoort met het beginsel 'de vervuiler betaalt', komt in beginsel beter overeen met de algemene behoefte te weten en te kunnen zien dat meer last aan de ene zijde (geluidsbelasting c.q. hinder) ook met meer last aan de andere zijde (hoogte van heffing) correspondeert. Naast dit element van rechtvaardigheid kan in een heffingensysteem ook aan de gewenste uitbreiding van meetposten een zinvolle plaats worden gegeven.

Van belang is de beperking tot de genoemde drie fysische karakteristieken, omdat met fijnzinniger sturing op geluidskarakteristieken juist het eenzijdig akoestische paradigma weer wordt binnengehaald.<sup>23</sup>

## **3.2 BEVOEGDHEDEN EN TAKEN GERICHT OP AANPASSING VAN OMGEVING AAN LUCHTHAVENSECTOR**

### **Geluidsisolatie**

Geluidsisolatie betreft de individueel gerichte Rijkslimieten. Daar is de projectorganisatie ProGIS voor opgericht. In beginsel kan de PRO een belangrijke rol vervullen in woningisolatie, en in het door ons bepleite stelsel zien wij – vooralsnog buiten het ProGIS<sup>24</sup> – op twee punten daar ruimte voor.

---

<sup>22</sup> Hierbij kan naast het bestaande NOMOS meetnet gebruik gemaakt worden van het lokale initiatief 'Geluidsnets Schiphol' om extra metingen te verrichten. Er kan zo snel een databestand worden opgebouwd waardoor bijvoorbeeld ook bij moeilijke omstandigheden (veel achtergrond geruis door harde wind, uitval van meetposten, e.d.) de geluidsbelasting bij een bepaald vliegpas betrouwbaar in rekening kan worden gebracht.

<sup>23</sup> Middels het zwaarder financieel belasten van vluchten op tijdstip X dan op tijdstip Y zou zo wellicht ook enige sturing op tijdstip van passages (en daarmee op frequentie van blootstelling, en daarmee op geluidshinder) kunnen worden bereikt. Dit kan onder voorwaarden effectiever zijn dan alleen op duur of hoogte van geluidsbelasting van individuele passages. Zie hierover ook p.88-90 in het recente rapport van de Gezondheidsraad 'Over de invloed van geluid op de slaap en de gezondheid' (Den Haag: Gezondheidsraad, 2004).

<sup>24</sup> Ondanks argumenten om een ProGIS onder PRO verantwoordelijkheid te brengen (de uitvoering van isolatie is bij uitstek een activiteit die in de persoonlijke levenssfeer komt en die daarom individuele

Zoals in paragraaf 2.1 onder 'Beschermdoelstellingen: welke?' werd geconstateerd, zijn het niet elk jaar exact dezelfde woningen die tot het zwaar belaste of 'binnengebied' behoren. Wij stellen voor dat wanneer een woning een 2<sup>e</sup> jaar -in een periode van 5 jaar- tot het blootstellingstotaal van het maximum aantal zwaar belaste woningen heeft behoord er voor die woning recht op isolatie ontstaat. Anders dan in het zwaarst belaste gebied wordt hier een tegemoetkoming in de kosten van akoestische isolatie gegeven, eenmalig en in eigen beheer te besteden. Een en ander houdt in dat deze subsidiemogelijkheid ook moet worden aangeboden aan die woningen die voor de inwerkingtreding van deze regeling al tot het zwaar belaste gebied behoorden (maar gelegen buiten het 40 KE gebied voor het bestaande geluidsisolatieprogramma). Van gebruik van deze mogelijkheid wordt in een register aantekening gehouden.

Door de PRO zou ook aan inwoners van het 'buitengebied' die geluidsgevoelig zijn en gemakkelijk door vliegtuiggeluid wakker worden, voor enkel de slaapkamer een tegemoetkoming in de kosten van isolatie kunnen worden aangeboden. Dit kan ook effectief zijn tegen slaapverstoring in de zogenaamde 'rand van de nacht' indien het gecombineerd wordt met eenvoudige en zeer gemakkelijk beschikbaar gemaakte informatie over tijd en locatie van vliegbewegingen. Eenvoudige en automatische informatieoverdracht over verwachte blootstelling is hier belangrijk vanuit psychologisch gezichtspunt. Het jarenlang avond-in-avond-uit informatie moeten inwinnen roept alleen om die reden van dwang ergernis op. Het wordt ervaren als inbreuk in de persoonlijke levenssfeer.

### **Verbetering lokale omgevingskwaliteit**

De PRO financiert projecten die op bovenindividueel niveau de vermindering van omgevingskwaliteit door blootstelling aan vliegtuiggeluid kunnen compenseren. Het gaat hier om lokale voorzieningen ten behoeve van omwonenden die de omgevingskwaliteit verbeteren en waarin men ook duidelijk een tegenwicht ziet voor het gederfde woon- en leefgenot. Voorstellen daartoe worden door de omgeving zelf gedaan. De PRO besluit over financiering onder voorwaarden die de kwaliteit (continuïteit, onderhoud) van de lokale verbetering van de leefomgeving waarborgen. Ook het jaarlijkse beheer en onderhoud maken het voor de omwonenden zichtbaar en voelbaar dat er vanwege de aanwezigheid van de luchthaven aan de kwaliteit van hun leefomgeving zorg wordt besteed.

### **Informatievoorziening**

Informatievoorziening kan twee kanten opgaan: informeren van omgeving door de PRO maar ook geïnformeerd worden door omgeving. Wat dit eerste betreft: de PRO heeft een belangrijke taak in het actief verschaffen van betrouwbare informatie aan de omgeving. Goed geïnformeerd worden over geluidsbelasting (over te verwachten belasting, over oorzaken voor afwijking van voorspellingen, etc.) is een belangrijk teken van respect en het neemt daarmee wantrouwen weg. Goed geïnformeerd zijn leidt alleen al als gevolg dáárvan tot minder hinder.

---

keuzemogelijkheden moet respecteren), vinden wij deze stap gezien de huidige opzet en aanpak van ProGIS (en de consternatie daarover) te groot.

Leemtes in informatievoorziening aan omwonenden betreffen bijvoorbeeld gemakkelijke beschikbaarheid van

- eenvoudige informatie per telefoon of via het Internet over de voor de komende periode te verwachten geluidsbelasting op opgegeven specifieke plaats in de omgeving;
- vergelijkende en begrijpelijke informatie over in gebieden in de omgeving opgetreden geluidsbelasting en stille periodes, weergegeven voor nader ingevoerde periodes. Hierbij denken wij ook aan wel elders maar niet in Nederland beproefde alternatieve maten als  $NA_{70}$  (*number above* ofwel aantal malen per te kiezen tijdseenheid dat een vliegtuigpassage boven het maximum van 70 dB(A) uitkomt),  $NA_{60}$  e.d.;<sup>25</sup>
- actuele zowel als gesommeerde informatie over afwijkingen van standaard routes.

Met momenteel beschikbare ICT-technieken is deze informatie in veel gevallen aan omwonenden goed op maat te leveren, d.w.z. op basis van tijdseenheid en parameters die zij zelf achter hun PC kunnen vaststellen. Informatievoorziening speelt ook nog geen systematische rol in de voorlichting via bijvoorbeeld makelaars, notarissen en woningcorporaties aan mensen die in het gebied komen wonen. Een dergelijke niet vrijblijvende informatievoorziening zou ook een belangrijk element kunnen zijn in een alternatief voor de onlangs voorgestelde rigoureuze bouwbeperking in heel het buitengebied.

Informatie inwinnen is ook een PRO-taak. Dit vindt in het huidige bestel vooral via het informatie- & klachtenbureau plaats. Om deze informatie goed te kunnen benutten, moet tussen drie 'boodschappen' worden onderscheiden die elk anders zijn 'geadresseerd': een algemene vraag naar informatie, een specifieke klacht over een concrete vliegbeweging met verzoek tot actie, en bezwaren van gehinderden tegen geluidsbelasting en het beleid in het algemeen.

### 3.3 OVERIGE FUNCTIES

#### Rapportage en Registratie

Door de Europese wetgever wordt nu van de Minister van V&W het opstellen verlangd van geluidbelastingkaarten (art. 8.30a sub 1; eerste keer gereed 30 juni 2007) en actieplannen (art. 8.30d sub 1; eerste keer gereed 18 mei 2008) om "overschrijding van in het Luchthavenverkeerbesluit vastgestelde waarden van geluidbelasting  $L_{den}$  of geluidbelasting  $L_{night}$  te voorkomen of ongedaan maken" (art. 8.30 sub 2b). De PRO kan door de Minister de taak worden gegeven de rapportages op te stellen conform de invoering van de desbetreffende Europese

---

<sup>25</sup> Leerzaam zijn de gebeurtenissen rond de luchthaven Sydney, waar zoals bij Schiphol een nieuwe startbaan nodig was en waar – evenzeer zoals bij Schiphol – groot wantrouwen onder omwonenden bestond van (o.a.) informatie in de vorm van contouren en ingewikkelde grootheden. Na enkele jaren strijd heeft dit begin 2000 geleid tot volledige toegankelijkheid en publieke beschikbaarheid van elementaire informatie over vliegbewegingen, tijdstippen, geluidsbelasting, stille periodes, en de verdeling ervan over de omgeving. Deze *turn around* wordt in Sydney beschouwd als hoofdoorzaak van nu weer normale verhoudingen tussen omwonenden, luchthaven en overheid, en van een drastische vermindering van de klachten.

Richtlijn in de Wet Luchtvaart en verdere regelgeving.<sup>26</sup> Zoals al in paragraaf 2.1 opgemerkt, vereist een en ander de vertaling van bestaande maatregelen op basis van de 7-urige nachtbelasting-binnen-slaapkamer naar de maat die van een 8-urige nachtbelasting-aan-buitengevel uitgaat. Het is naar onze mening overigens juist hier van groot belang goed voor ogen te houden wat het beschermingsdoel van op  $L_{Aeq}$  en  $L_{night}$  gebaseerde maatregelen is. De omzetting is, evenals de omzetting van KE naar  $L_{den}$  complex en nodigt uit tot onwenselijk akoestische precisie.<sup>27</sup>

De PRO rapporteert aan de Minister ten behoeve van de 5-jaarlijkse evaluatie van het stelsel of en zo ja welke wijzigingen er aan bebouwing hebben plaats gevonden binnen het gebied waarin 10.000 woningen zwaar belast waren.

De PRO beheert het register waarin wordt aangetekend voor welke woningen die tenminste 2 (in een periode van 5) jaar tot het zwaar belaste gebied hebben behoord subsidie op slaapkamergeluidsisolatie is verstrekt.

### **Onderzoek en Ontwikkeling**

De PRO heeft de mogelijkheid om onderzoek te (laten) doen naar lokale mogelijkheden voor verdere evenwichtige vermindering van geluidsbelasting en geluidshinder. In onze discussies kwam een viertal onderwerpen naar boven.

Als eerste het wel geopperde idee van een verhuisfaciliteit. Om te weten of dergelijke ideeën werkelijk doeltreffend zijn, moet op beperkte schaal kunnen worden geëxperimenteerd.<sup>28</sup> De publiekrechtelijke organisatie kan in deze kwesties initiërend en stimulerend optreden.

Een tweede onderwerp is een effectievere aanpak te ontwikkelen voor handhaving van regels betreffende routegebruik. De huidige mogelijkheid tot het opleggen van een boete kost met het daarvoor nodige omvangrijke onderzoek buitengewoon veel energie die om meerdere redenen weinig oplevert, zoals de afgelopen periode ook heeft laten zien. Het werk ook contraproductief op het optimaliseren van het routegebruik door de sector door invoering van de nieuwere vlieg- en navigatietechnieken. Het maken van afspraken met de omgeving over routing (bijvoorbeeld vanwege een rechtvaardiger geoordeelde distributie van de geluidsbelasting over omgeving) is nu niet mogelijk. Onze gedachten gaan uit naar een systeem van zelfregelgeving, te ontwikkelen door de LVNL en voor te leggen aan de PRO. Een door de PRO te benoemen commissie zou daarbij een bindende sanctie kunnen opleggen in het geval dat de prestatie door de PRO wordt beoordeeld als ernstig in gebreke gebleven. Deze weg zou niet alleen aanzienlijk eenvoudiger kunnen blijken, maar ook meer dan de nu gevolgde bestuursrechtelijke weg kunnen leiden tot het gevoel dat sector en omgeving samen afspraken nagekomen wensen te zien.

---

<sup>26</sup> Zie Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, Jaargang 2004, nr. 338. De PRO-grondslag wordt dan gezien als aanduiding van de relevante agglomeratie. Het is een logische basis voor rapportage dan de huidige rapportageplichtige agglomeraties Amsterdam-Haarlem en Den Haag-Leiden (Cf. Staatscourant 16 juli 2004 (134), p.15).

<sup>27</sup> Het lijkt ons hierom goed de in het hoofdrapport MER-2003 gestelde omzetting van 26 dB(A)  $L_{Aeq}$  naar 49 dB(A)  $L_{night}$  nog eens tegen de hier gepresenteerde achtergrond te evalueren.

<sup>28</sup> Enkele Britse luchthavens hebben recent op dit vlak initiatieven genomen (o.a. Stanford Le Hope en Birmingham).

Een derde onderwerp is onderzoek naar mogelijkheden tot preferentiële toewijzing van *slots* waarbij ook rekening wordt gehouden met de door de *slothouder* veroorzaakte geluidsbelasting. Samen met de Stichting Airport Coordination Netherlands kan worden bekeken welke ruimte EU-regelgeving inzake slotcoördinatie hiertoe kan bieden.

Een vierde onderwerp is onderzoek naar de invloed van woning- en slaapkamerisolatie op dosis-effect relaties. Indien isolatie gunstige effecten heeft bij gelijke dosis, is het onjuist één dosis-effect curve te hanteren voor beide situaties. De consequenties daarvan voor rapportage van effecten van bestaand beleid en voor formulering van nieuw beleid (ook op Europees niveau) verdienen aandacht van de PRO.



## **4 TWEE ALTERNATIEVE PUBLIEKRECHTELIJKE ORGANISATIES**

In onze discussies hebben wij verschillende publiekrechtelijke constructies voor een samenwerkingsorganisatie voor omgeving en sector de revue laten passeren.<sup>29</sup> Twee publiekrechtelijke organisatievormen lijken ons levensvatbaar. Wij beschrijven deze hieronder. Beide voldoen zij aan de eis te moeten passen in een kader waarin het Rijk verantwoordelijkheden voor hoofdlijnen houdt. Die relatie Rijk-Regio werd ook in figuur 1 geïllustreerd.

### **4.1 Publiekrechtelijke organisatie 'LUCHTSCHAP'**

De categorie mensen die dagelijks voelbaar belang hebben bij het verminderen van geluidsbelasting en geluidshinder rond Schiphol zijn allereerst degenen die in de omgeving van Schiphol wonen en werken. Maar minder geluidsbelasting en geluidshinder is ook voor de luchthavensector zelf van belang. Deze partijen maken daarom deel uit van een schap, een vorm van functioneel en territoriaal bestuur, met de in hoofdstuk 3 besproken bevoegdheden en taken. Deelname in dit bestuur komt tot stand door rechtstreekse verkiezingen van kandidaten uit elk van deze groeperingen, vergelijkbaar met de procedure voor waterschappen. Verkiezingen kunnen om de gebruikelijke periode van 4 jaar worden gehouden. Het schapgebied wordt in beginsel afgebakend door de buitengrens van het buitengebied, dus 50 dB(A)  $L_{den}$ . Inwoners van gemeenten die op deze grens aansluiten en die eveneens kiesrecht wensen, kunnen dit kiesrecht krijgen indien de betreffende gemeente zich ook met de bevoegdheden, het takenpakket en een bijdrage aan de middelen van het schap akkoord verklaart. Kandidaten maken zoals bij de waterschappen aan kiezers kenbaar met welke intentie zij de eventuele bestuursfunctie willen vervullen. Het element van verkiezing zien wij als een noodzakelijke (zij het ook niet voldoende) voorwaarde voor een vertrouwenwekkend hinderbeleid. Controverses zullen de problematiek van Schiphol&Omgeving nog geruime tijd kenmerken. De publieke belangstelling voor de PRO Luchtschap zal daardoor naar onze verwachting ook groter zijn dan die voor het gemiddelde waterschap.

Uit elk van de bovengenoemde partijen kunnen vertegenwoordigers worden gekozen om plaats te nemen in een algemeen bestuur van het schap. Een voorbeeld dat kan helpen de gedachten over een Luchtschap te bepalen, is de volgende:

#### **• 10 bestuursleden 'omgeving-wonend'**

Gekozen uit en door inwoners van het schapgebied. Hierbij kan aan een uitgebrachte stem van bewoners van zwaar belast gebied een twee maal zo groot gewicht wordt gegeven als aan de stem van een inwoner uit een minder zwaar belast gebied.

---

<sup>29</sup> Zo niet de oprichting van een stichting (privaatrechtelijke organisatie) met een publiekrechtelijke taak. Deze constructie is erg intransparant (uitgebreide nadere statutaire regeling noodzakelijk) en verdraagt zich niet met een basis in verkiezingen. Evenmin stand hield een ouder idee van een openbaar lichaam op basis van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen stand.

- *3 bestuursleden 'omgeving-werkend'*

Gekozen uit en door werkenden in het schapegebied (via Kamers van Koophandel). Geluidbelasting is immers ook van betekenis voor de kwaliteit van de werkomgeving.

- *7 bestuursleden 'luchtvaartsector'*

Aangewezen door Schiphol (2), Luchtverkeersleiding Nederland (2), *home carriers* (2) en overigen luchtvaartmaatschappijen (1).

- *1 voorzitter van algemeen en dagelijks bestuur*

Zoals gezegd, is dit bedoeld als een gedachtenstimulerend voorbeeld. Wij hebben hierover nog geen afgeronde ideeën gevormd. Een nauwkeuriger aanduiding van bovengenoemde categorieën, van een kiesstelsel en van de grondslag voor samenstelling van algemeen en dagelijks bestuur is naar ons idee vooral een zaak voor komende discussies.

In het boven voorgestelde Luchtschap nemen geen gemeenten deel. Dit lijkt ons juist wanneer de bevoegdheden van deze PRO dan niet met die van gemeenten conflicteren. Niettemin zijn er raakvlakken: besluiten over omvang en toedeling van geluidbelasting ('luchtzijdige' besluiten) hebben soms implicaties voor ruimtelijke inrichting ('grondzijdige' besluiten) en omgekeerd. Desgewenst kunnen er hier formele relaties worden aangebracht, uiteenlopend van kennisgevingsverplichting tot instemmings-verplichting. Los hiervan bestaat er overigens voor gemeenten de normale administratieve weg van bezwaar en beroep tegen besluiten van een PRO. Bovengenoemde en andere raakvlakken moeten in een volgende fase nader worden bekeken.

#### **4.2 Publiekrechtelijke organisatie 'COMMISSIE'**

In de Wet Luchtvaart (art. 8.35) is de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) ingesteld, waarvan de voorzitter door de Minister wordt benoemd. De CROS zijn bij wet geen bevoegdheden toegedeeld. Inhoudelijk is er slechts de positieve bepaling aan meegegeven dat omgeving en sector op die manier onderling recht moeten kunnen doen aan elkaars belangen; als negatieve bepaling is meegegeven dat het beperken van hinder voorzover die het gevolg is van het Luchthavenverkeersbesluit geen zaak voor de CROS is maar voor het Rijk. In het bijzonder deze laatste Rijkskeuze maakt dat échte hinderbestrijding gezien blijft worden als bestrijding van geluidbelasting, liggend buiten bereik van omgeving.

Op grond van de behoefte om werkelijk 'recht te kunnen doen aan elkaars belangen' kunnen de partijen uit de CROS zich de PRO-status wensen met de bevoegdheden uit hoofdstuk 3. De wetgever kan in beginsel besluiten de CROS deze publiekrechtelijke status toe te kennen, bij wijze van spreken als CROS+. Voor de hand ligt de samenstelling van een PRO 'COMMISSIE' dan in grote lijn te handhaven als nu in de CROS, d.w.z.

- *vertegenwoordigers van iedere gemeente binnen de buitengrens van het buitengebied (twee per gemeente: een vertegenwoordiger van het bestuur, een vertegenwoordiger van inwoners aangewezen – in de geest van het dualisme – door de gemeenteraad)*

- *vertegenwoordiger van elk van de Provinciebesturen Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht*
- *vertegenwoordigers van de luchtvaartsector*
- *voorzitter van algemeen en dagelijks bestuur*

Op twee punten heeft een PRO langs deze lijnen opgezet naar onze mening echter vergeleken met de bestaande CROS een scherpere plaatsbepaling nodig. De positie van gemeenten moet duidelijker worden gelegitimeerd, omdat de omwonenden in deze PRO al een zelfstandige en juridisch duidelijker plaats dan in de CROS innemen. Zij worden immers door de gemeenteraad gekozen.<sup>30</sup> Als reden voor een afzonderlijk lidmaatschap van een vertegenwoordiger van het gemeentebestuur dient zich vooral de wederzijdse afstemming van de PRO-bevoegdheden en (inter)gemeentelijke bevoegdheden op het vlak van ruimtelijke ordening aan. Een goede toedeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden aan Rijk enerzijds en regionale en gemeentelijke organen anderzijds is hier een noodzakelijke voorwaarde voor. Een Rijksrol blijft nodig omdat ruimtelijke ordening rond Schiphol een nationaal belang raakt; eventuele uitbreiding of verbeterde inrichting moet niet eenvoudig door lokale overwegingen kunnen stagneren. Anderzijds is, zoals in de discussie over de recente Nota Ruimte naar voren komt, het bestaande Rijksbeleid voor woningbouwbeperking rigide, niet gefundeerd op reële gezondheidskundige bezwaren en werkt het waarschijnlijk – en zeker in kleinere kernen – zelfs averechts, d.w.z. hinderverhogend. De vraag hoe een PRO-rol op het vlak van ruimtelijke ordening er precies uit kan zien, zal waarschijnlijk door verschillende regionale partijen verschillend worden beantwoord. Naar onze mening moeten deze verschillen bij verdere uitwerking van de gedachte van een PRO 'COMMISSIE' met voorrang worden onderzocht.

Een tweede punt is de organisatie van deze PRO in deze vorm. Een van de belangrijke kritiekpunten uit de recente evaluatie van de CROS is een gebrek aan slagvaardigheid of 'gewicht', onder meer doordat er geen wettelijke basis voor CROS-initiatieven of experimenten is aangegeven. Onderkend werd daarin ook dat de vele wensen een versterkt bureau zullen vergen. Te weinig nog wordt beseft dat de gewenste taken indien zij ook de gewenste invloed willen hebben een breder en zelfstandiger dagelijks bestuur vergen. Op de weg van CROS naar de PRO 'COMMISSIE' zal daarom aan het punt van verhoudingen en verantwoordelijkheden tussen de algemene vergadering en het dagelijkse bestuur annex bureau veel aandacht moeten worden gegeven.

---

<sup>30</sup> Al dan niet gemeenteraadslid zijnde. De gemeenteraad kan er ook voor kiezen een sollicitatieprocedure voor niet gemeenteraadsliden te organiseren om op die manier de huidige soms gebrekkige bewonersparticipatie te verbeteren.

## 5 PERSPECTIEF

Het voorgaande is een voorstel op hoofdlijnen dat dus nog moet worden uitgewerkt. Ons voorstel zal wetswijziging vergen omdat er expliciet nieuwe wettelijke verhoudingen worden voorgesteld. Als we voor de voorgestelde richting van een publiekrechtelijke organisatie voelen, dan is nader advies nodig over de preciese modaliteiten en vormen, waaronder afstemming met andere bestuursorganen. Het inwinnen van dat advies -bij wetswijziging gebruikelijk- vergt naar verwachting 4 à 5 maanden. De periode tot het einde van de termijn voor bijdragen aan de evaluatie van het geluidbeleid Schiphol is overigens voldoende lang om veel van het daarvoor nodige werk in de komende periode te verrichten, zodat in april 2005 dat nadere advies beschikbaar kan zijn.

Er zijn nog enkele overwegingen die wij tot slot aan dit voorstel willen meegeven. "Ruimte voor regio's" is een signaal dat op vele plaatsen te horen is. Vele adviezen van ministeriele Raden gaan er over, en het onderwerp staat ook in de belangstelling van de SER, Rekenkamer en WRR. Als belangrijkste drie uit een reeks van 10 succesfactoren voor daadwerkelijke uitvoering van voorstellen voor noodzakelijke regionalisering komt uit onderzoek van Hertogh, Wildekamp en de Zeeuw naar voren:<sup>31</sup>

1. decentrale activiteit kan alleen succes hebben na overheveling van nodige financiële middelen;
2. decentrale activiteit kan alleen succes hebben als menskracht en uitvoeringstijd voldoende beschikbaar is;
3. decentrale activiteit kan alleen succes hebben als het Rijk selectief de belangrijkste ambities formuleert en slechts op hoofdlijnen stuurt.

Op deze analyse sluiten onze gedachten over een PRO 'Omgeving-Schiphol' aan. Zij komen ook tegemoet aan de wens van het Ministerie om zoals dat in het Plan van Aanpak 'Evaluatie Schipholbeleid' wordt geformuleerd "voorstellen (te ontvangen) voor flexibilisering van het beleid, waardoor het Rijk meer stuurt op hoofdlijnen, en de regio en de sector meer ruimte krijgen om samen verbeteringen door te voeren" (p.3).

De overlast is nu groot en dit ligt voor een belangrijk deel aan een verkeerd gefundeerde beleidsaanpak aan de zijde van de belangrijkste nationale spelers. De aanpak die wij bepleiten, is geen weg zonder vallen en opstaan maar wel een weg met een duidelijke richting en te bereiken reisbestemmingen. De consequenties van ons voorstel voor de overlast van de mainport voor de omgeving zijn niet beter kwantitatief te voorspellen dan een langzaam toenemend of herstellend vertrouwen bij de omwonenden dat sector, omgevingspartijen en Rijk de overlast naar vermogen bestrijden. Vermindering van overlast laat zich voor veranderlijke of dynamische omgevingen als Schiphol niet beschrijven aan de hand van statische dosis-effect curven.

In de toekomst kunnen wij niet goed kijken. In het verleden werd wel door veel luchthavens naar Schiphol gekeken om te zien hoe men daar met geluidsbelasting

---

<sup>31</sup> M. Hertogh, A. Wildekamp, F. de Zeeuw, *Ruimte voor uitvoering*, Bouwfonds Development, 2004

en geluidshinder omging. Geluidsbelasting en geluidshinder zullen vrijwel zeker een van de belangrijkste omgevingskwesaties voor luchthavens worden.<sup>32</sup> Het zou ons niet verbazen, wanneer de toekomst zou leren dat vooral die luchthavens levensvatbaar en aantrekkelijk zijn die een goede verstandhouding met hun omgeving hebben weten op te bouwen waardoor zij over een extra kwaliteitsfactor beschikken. Wij zouden het in ieder geval graag zien. Aan een dergelijke maatschappelijke innovatie kan dit voorstel, hopen wij, een steen bijdragen.

---

<sup>32</sup> Twee derde van de Europese luchthavens rapporteert capaciteitsbeperking vanwege lawaaigerelateerde beperkingen. Zie bijvoorbeeld [http://thena.aena.es/thena\\_public/files/WP1/06Environment/16D04INE10\\_Environment\\_Final\\_Synthes is.pdf](http://thena.aena.es/thena_public/files/WP1/06Environment/16D04INE10_Environment_Final_Synthes is.pdf)

## BIJLAGE 1

### Omgaan met onzekerheden

De 10.000 (etmaal) zwaar belaste woningen van Rijkslimiet B zullen merendeels elk jaar dezelfde woningen zijn, maar niet allemaal. Er kunnen immers van het ene naar het andere jaar fluctuaties in blootstelling optreden, waardoor het gebied dat zwaar belast wordt net iets verschuift (zie figuur 2). Fluctuaties zijn eigen aan de onmogelijkheid externe omstandigheden geheel te voorzien en in berekeningen en maatregelen vooraf te verdisconteren. Zo wordt in de berekeningen van verwachte geluidsbelasting de meteo voor een komend jaar 'berekend' uitgaande van de meteogegevens van de afgelopen 20 jaar met een marge (20%). Waarschijnlijk is die marge voor jaar J+1 voldoende, maar zeker is dat niet. Ook als het in beide jaren niet exact dezelfde woningen zijn, kan er hierbij toch in beide jaren aan de gestelde limiet  $B_{\max}$  zijn voldaan. In de figuur wordt dit weergegeven als gelijk gebleven oppervlakte van de ellipsen J en J+1.



*Figuur 2: Schematische weergave van tussen twee jaren verschillende ligging van een in beide jaren even groot gebied met zware geluidsbelasting.*

Te stellen dat het elk jaar concreet dezelfde woningen móét betreffen, zou inhouden dat men het ontoelaatbaar acht dat individuele bewoners van woningen in X aan een geluidsbelasting worden blootgesteld die men voor bewoners van Y wel toelaatbaar acht. Dit is in theorie wel een mogelijke maar praktisch een onwerkelijke redenering. Het stelt ook het individuele beschermingsmotief voorop, maar het beschermingsmotief dat bij Rijkslimiet B primair is en voorop staat, is collectief van aard: bescherming van het buitengebied (door beperking van de omvang van het binnengebied/zwaar belaste gebied).



V00006

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

DIGITAAL  
BESCHIKBAAR

Betreft; Voorstel routewijziging

Assendelft, 7 januari 2005

Opbergen i

Geachte heer/mevrouw,

Na veel heen en weer bellen, schrijven en klagen Betreffende het vlieg verkeer over Assendelft, heb ik de "stoute schoenen" aangetrokken, en Mevr Schultz-van Haegen uitgenodigd om eens met haar eigen oren en ogen de situatie te bekijken in Assendelft. Mevrouw haar agenda was te vol maar zij heeft een delegatie gevraagd te komen bestaande uit Dhr.xxxxx, Dhr. xxxxx en mevrouw xxxxxxxx  
Dit bezoek vond op 27 oktober 2004 plaats.

Ik heb deze Heren en Dame de situatie in Assendelft uitgelegd en ook een rondje in de praktijk gedaan. ( polder van Assendelft ) De Heren en Mevrouw vonden mijn voorstel betreffende een route wijziging niet slecht.  
Daarom deze brief, of U serieus wil kijken naar mijn voorstel.

De huidige situatie:

Assendelft heeft last van 2 banen, de Polderbaan en de Zwanenburgbaan.  
Beide dalen over Assendelft ( We hebben het maar even niet over de steigers)  
Beide banen gaan één links en één rechts over de Dorpsstraat van Assendelft.  
Dus dat betekent een dubbele belasting, geregeld om de paar minuten 2 vliegtuigen over Assendelft. Het doordringende geluid, wat constant aanwezig is. ( ook als je er even geen zin in hebt) Een radio kan je nog eens zachter zetten.

Verbetervoorstel:

Links en rechts van Assendelft ligt een kilometer weiland, waarom vliegen de vliegtuigen niet beide een, bijvoorbeeld, 300 meter naar links en rechts. Het eind doel blijft het zelfde, richting Noordzee kanaal/Schiphol maar de hinder wordt beduidend minder in het dorp.

Effecten op de leefomgeving

Daar ik veel in de buurt aan het sporten ben, weet ik dat elke 100 meter die ik verder van de Dorpsstraat afloop het geluid minder irritant is en zelfs na 300 meter me totaal niet meer afleid. Dus aan minimale verschuiving van de aanvliegroute geeft een hoop rust, minder slapeloosheid, minder luchtverontreiniging etc.  
Ons dorp kan dan weer dorp worden.

Effect voor Schiphol

ik heb er alle vertrouwen in dat het effect voor Schiphol het zelfde blijft, het zelfde aantal vliegtuigen kan blijven landen. De vliegtuigen vliegen verder van elkaar af dus de veiligheid neemt alleen maar toe.

Dhr. xxxxx heeft mij uitgelegd dat het belangrijk is wat de werkelijk afstand naar Schiphol is en dat vanaf ongeveer 12 kilometer, de vliegtuigen in een vaste baan naar Schiphol moeten vliegen.

Maar dit is tot mijn grote opluchting niet van belang, want de afstand is 16.1 kilometer.

Ook moet U niet aankomen met het verhaal dat de contouren zo liggen dat de vliegtuigen niet precies over het dorp gaan, want ik praat hier over DE PRAKTIJK, en ook Dhr. xxxxxxx,

Dhr. xxxxxxx en Mevr. xxxxxxx hebben het zelf gezien en gehoord, er wordt echt over het dorp gevlogen.

In juli 2005 vindt de evaluatie plaats. Ik vertrouw op Uw inzet, ik ben bereid om een ieder persoonlijk de situatie hier in Assendelft uit te leggen of naar Den Haag toekomen om mijn verhaal nog eens toe lichten.

Met Vriendelijke Groeten,





XXXXXXX  
XXXXXXX  
XXXX XX Hilversum

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-generaal Luchtvaart  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag

Hilversum 30-08-2004

Betreft: Rijksevaluatie Schiphol beleid

Geachte heer, mevrouw,

Door het CROS ben ik naar u verwezen in verband met de evaluatie van het Schipholbeleid welke binnenkort van start gaat.

Graag wil ik dat mijn bezwaren rond de vliegroute boven Hilversum Noord worden meegenomen in deze evaluatie. Het jarenlang klagen bij het CROS heeft geen enkel effect gehad en daar ben ik dan ook mee gestopt. Nu hoop ik dat de evaluatie aanleiding is om de route boven Hilversum Noord te wijzigen. Wij hebben last van alle uitvliegroutes behalve de Polderbaan. De Kaagbaan, de Buitenveldertbaan, de Aalsmeerbaan en de Zwanenhurghaan komen bij Hilversum Noord bij elkaar. Op papier loopt echter alleen de Kaagbaan over bewoond gebied. Vlak na Hilversum moeten de vliegtuigen een bocht nemen. Door 90% van de vliegtuigen wordt deze bocht te vroeg ingezet waardoor het lawaai over Hilversum Noord bijna continu oorverdovend is. Dit eerder inzetten van de bocht is toegestaan omdat de ruimte om af te wijken van de vliegroute bij een bocht extra ruim is. Ook hier geldt dat de op papier gedrukte werkelijkheid niet hetzelfde is als de gevlogene route in de praktijk. Dit is ook het grote manco van het totale Schipholbeleid. De werkelijkheid van computerberekeningen wijkt veel en veel te sterk af van de werkelijkheid van elke dag. Ik ben ervan overtuigd dat alle beleidsmedewerkers geen flauw idee hebben van de werkelijke geluidsoverlast van Schiphol.

Graag hoor ik van u op welke manier ik mijn bezwaren in het kader van de evaluatie kenbaar kan maken.

Hoogachtend

XXXXXXXXXX



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Van: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

**Verzonden:** vrijdag 18 februari 2005 16:08**Aan:** evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl**Onderwerp:** evaluatie

## Huidige situatie

Hierbij wil ik enige opmerkingen maken ten aanzien van de geluidhinder boven het gebied van Hilversum-Noord. Boven dit relatief kleine woongebied komen vier vliegroutes bij elkaar. Pal boven mijn woning wordt er gestart vanuit Schiphol richting Arnhem vanaf de Kaagbaan, de Buitenveldertbaan, de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan. Dit betekent dat er dagelijks gevlogen wordt boven dit deel van Hilversum en dat er dagelijks sterke geluidhinder is. Op papier is de route van de Kaagbaan ook over dit deel van Hilversum getekend. Van de andere banen ligt de getekende route net naast het bewoonde gedeelte van Hilversum en lijkt het alsof er niet over Hilversum wordt gevlogen. Doordat de vliegtuigen direct na Hilversum een bocht in zuidoostelijke richting moeten maken is de breedte van de vluchtroute breder dan bij een rechte route. De dagelijkse praktijk is dat alle vliegtuigen zo vliegen dat al in een te vroeg stadium begonnen wordt met de bocht zodat alle vliegtuigen uiteindelijk over het bewoonde gedeelte van Hilversum vliegen, (ze komen bij de wereldomroep/televisietoren van Hilversum al over het bewoonde deel aangevlogen) In mijn ogen is het vliegen over het bewoonde gedeelte van Hilversum-Noord niet strikt noodzakelijk en kan de extreme geluidhinder van de drie vliegroutes eenvoudig worden verkleind.

## Voorstel

Mijn voorstel is om bij het naderen van Hilversum vanaf de Buitenveldertbaan, de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan langer rechtdoor te vliegen en de bocht in zuidoostelijke richting veel later in te zetten. Hierdoor kan er langer over het natuurgebied ten noorden van Hilversum worden gevlogen en is de geluidhinder minder nadrukkelijk aanwezig. De vliegroute moet zodanig zijn dat de breedte van de route zodanig is dat deze nergens over het bewoonde gedeelte van Hilversum gaat. De vorige vliegroute, welke gewijzigd werd na de Bijlmerramp, was ook op grotere afstand van Hilversum waardoor de geluidhinder acceptabel was.

Het gaat mij er dus niet om dat er minder gevlogen zou mogen worden boven Hilversum-Noord, maar het betreft een geringe aanpassing van de vliegroute door het later inzetten van een bocht in zuidoostelijke richting (Arnhem). Ik denk en verwacht dat de consequenties van de routewijziging nihil zullen zijn voor de luchtvaartsector.

Mocht u nadere uitleg informatie willen hebben over mijn voorstel dan ben ik uiteraard bereid deze te verstrekken dan wel mondeling toe te lichten.

Ik wens u succes met de evaluatie.

Hoogachtend,

xxxxxxxxxxx  
 xxxxxxxxxxxxxx xx  
 xxxx xx Hilversum  
 e-mail: xxxxxx@xxxxxxx.nl

---

Outgoing mail is certified Virus Free.  
 Checked by AVG anti-virus system (<http://www.grisoft.com>).  
 Version: 6.0.824 / Virus Database: 562 - Release Date: 28-12-2004



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
 Directoraat-Generaal Luchtvaart  
 xxxxxxxxxxxxxx  
 Postbus 90771  
 2509 LT Den Haag

xxxxxxxxxxxxxxxx  
 xxxxxxxxxxxxxx  
 xxxx xx Hilversum

<b>DG LUCHTVAART</b>			
SDt nr. <i>04/11.2</i>			
Datum <i>9</i> 4 MRT 2005			
Ter behandeling aan:			Opbergen
<i>MEIS</i>			

Hilversum 9 maart 2005

Uw kenmerk: DGL/04.U02560

Geachte heer xxxxxxxxx,

Hartelijk dank voor uw brief d.d. 3 februari 2005.

U heeft mijn opmerkingen over de geluidhinder boven Hilversum Noord en het daaraan gekoppelde voorstel samengevat. In grote lijnen klopt dit wel echter ik mis hierin mijn voorstel om dit te verwezenlijken. Het gaat in mijn ogen om een minimale aanpassing van de vliegroute boven Hilversum Noord voor de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan en de Zwanenburgbaan. Deze aanpassing heeft dus geen consequenties voor het aantal starts en landingen op Schiphol.

Op papier staat de vliegroute naar Arnhem vanaf de genoemde banen getekend buiten het bewoonde gebied van Hilversum. Doordat er pal na Hilversum een bocht moet worden gemaakt in zuidoostelijke richting wordt door 99% van de vliegtuigen deze bocht al ingezet vanaf de televisietoren/wereldomroep aan het begin van Hilversum. Dus alle vliegtuigen vliegen onnodig over bewoond gebied en veroorzaken hierdoor zeer veel geluidhinder. Mijn voorstel is om de bocht in zuidoostelijke richting later in te zetten zodat de vliegtuigen in rechte lijn boven het natuurgebied van Hilversum-Noord kunnen blijven vliegen. Dus vliegen in het hart van de bestaande vliegroute. Hierdoor zal de geluidhinder niet verdwijnen maar wel verminderen.

Ik hoop dat u deze uitleg meeneemt in mijn voorstel bij de evaluatie van Schiphol.

Uiteraard ben ik bereid mijn voorstel toe te lichten.  
 Vriendelijke groet,

xxxxxxxxxx

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



**Van:** xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx  
**Verzonden:** vrijdag 26 november 2004 21:43  
**Aan:** general.post@dgl.minvenw.nl  
**Onderwerp:** Vliegverkeer boven Hoorn(NH)

<b>DG LUCHTVAART</b>		
SDI nr.	04 / 13 1	
	29 NOV 2004	
ling aan:		Opbergen

Geachte heer of mevrouw,

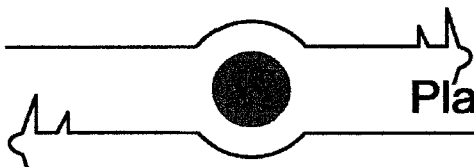
Door het openen van de Polderbaan in februari 2004 is Hoorn(NH) in de aanvliegeroute komen liggen van Schiphol. De dag en nacht, soms zeer laag, overkomende vliegtuigen zijn voor mij een voortdurende bron van ergernis en zorg. De ergernis vanwege het nooit stoppende lawaai en de zorg om toegenomen luchtverontreiniging, gezondheids- en veiligheidsrisico's.

Ik heb enkele vragen omtrent deze vluchten aan info@schiphol en aan vragen@crosinfo gezonden om de mogelijkheid te bekijken of de vliegtuigen hoger, en over minder dichtbevolkt gebied kunnen vliegen. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld; over niet bevolkt IJsselmeer of dun bevolkt Wieringermeer. Antwoord van de betrokken instanties heb ik nog niet mogen ontvangen. Wel zijn er stukjes over dit onderwerp in het Noord Hollands Dagblad van o. a. 9 november verschenen.

Mijn vragen aan u zijn echter de volgende:  
 Wat is uw positie en houding ten opzichte van deze aanvliegeroute?  
 Wat kunt u als ministerie doen aan de ondergraving van het woongenot en de toegenomen gezondheidsrisico's door het voortdurende aanwezige vliegtuiglawaai?  
 Welke instrumenten heb ik om om een aanvliegeroute te wijzigen?

Hoogachtend,

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
 Hoorn  
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
 xxx@xxxxxxxx.nl



# Platform Velsen Overlast Schiphol

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART

Aan de Staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat  
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 1 JULI 2005	
Afdoeningstermin	28-07-2005
Ter behandeling aan:	Opbergen
LH	

Velsen Zuid, 29 juni 2005.

Betreft : **Verbetervoorstellen in het kader van de Evaluatie van het Schipholbeleid**

Geachte mevrouw Schultz,

Hierbij reageren wij, mede namens de Gemeente Velsen, op de mogelijkheid die u ons heeft geboden om voorstellen voor verbetering van het Schipholbeleid in te dienen. Graag doen wij hiertoe een aantal voorstellen, waarbij we vijf basisprincipes hanteren.

1. De mainportfunctie van Schiphol staat niet ter discussie.
2. Alle hinder die vermeden kan worden, moet ook vermeden worden. We signaleren hinder die vermijdbaar is en zonder de mainportfunctie in gevaar te brengen zien wij ruimte de vermijdbare hinder terug te brengen met praktische maatregelen.
3. De hinder die onvermijdbaar is, moet evenredig worden verdeeld.
4. Er zijn aanvullende waarborgen nodig voor de bescherming van de buitengebieden rond Schiphol.
5. Hinderreductie mag niet worden gecompenseerd met toename van het aantal vliegbewegingen.

Onze voorstellen zijn overwegend praktisch van aard en uitvoerbaar. Ze zijn direct gericht op het terugbrengen van de overlast, hebben een korte doorlooptijd en sluiten goed aan op het grote gevoel van urgentie dat veel burgers hebben uitgesproken. Deels zijn ze ook beleidsmatig van karakter en hebben betrekking op een systematische aanpak van de overlast als geheel. Uitgaande van deze basisprincipes doen wij de volgende voorstellen:

Vermijden van vermijdbare hinder:

a. Routes

1. niet over woonkernen vliegen
2. uitvliegen over het weidegebied in het verlengde van de Polderbaan
3. zo min mogelijk en maximaal veilig vliegen over het industriegebied van de IJmond
4. aanvliegen over zee
5. de hartlijn van de routes volgen

b. Procedures

6. verbeterde uitvliegprocedure voor alle routes
7. alle inkomend verkeer in glijvlucht laten landen (CDA/ILS approach)

Eerlijk delen van de onvermijdbare hinder

8. rechtvaardiger verdeling van de vlieghinder

#### Middelen voor de uitvoering

9. uitbreiding kwaliteit en capaciteit LVNL
10. meer overheidsinvesteringen voor onderzoek naar hinderbeperkende maatregelen

#### Waarborgen van afspraken

11. waarmaken van de dubbeldoelstelling
12. vrijkomen van milieuruimte als gevolg van hinderbeperkende maatregelen niet inzetten voor uitbreiding aantal vliegbewegingen
13. zorgvuldiger wetgevend proces
14. instellen van een onafhankelijk Luchtruimschap
15. verbeteren bescherming buitengebied (conform motie Baarda en advies CDV)
16. handhavingpunten in de gemeente Velsen
17. verminderen onveiligheid door vliegverkeer (conform motie Baarda)

#### Overige aandachtspunten

18. alleen selectief toelaten nachtelijk verkeer
19. nachtrecht verlengen tot 07 uur
20. verbeter CROS

Ofschoon elk van de voorstellen uit dit pakket zijn eigen effecten heeft, kan in zijn algemeenheid worden aangegeven dat de gevolgen van deze verbetervoorstellen zullen zijn:

- wegwerken van vermijdbare hinder
- minder mensen gehinderd door vliegtuiggeluid
- géén capaciteitsvermindering voor de *mainport*
- opbouw integrale kennis over vlieghinder
- betere afweging economie versus milieu
- verbetering imago Schiphol
- herstel van het vertrouwen in de overheid
- aanzienlijke vermindering aantal slaapverstoorden
- vermindering extern risico
- besparing op brandstofkosten

## Motivering van de voorstellen

### *Achtergrond.*

Na het openen van de Polderbaan is in de IJmond grote overlast van vliegverkeer ontstaan. Dat is goed te zien aan het aantal klachten uit deze regio dat sindsdien bij CROS wordt gemeld. Wanneer vanaf de Polderbaan wordt gestart wordt iedere 2 minuten over de bebouwde kom gevlogen. Het is dan niet mogelijk elkaar te verstaan of een telefoongesprek te voeren. Concentratie wordt gestoord en dit kan van invloed zijn op de waarde van huizen in deze regio.

Bij de aanleg van de Polderbaan was afgesproken dat het verkeer in Noordelijke richting zou worden geleid. Dit is niet gebeurd. De milieubaan wordt niet gebruikt als milieubaan. Bewoners van de IJmond voelen zich overvallen door de overlast en ervaren de overheid als onbetrouwbaar.

In 2004 is de uitvliegroute van de Polderbaan herzien. Spaarndam zou aan de oostelijke kant gepasseerd worden. Velsen zou daar profijt van hebben. In werkelijkheid zien we dat de afgesproken route structureel niet wordt gevolgd zodat de overlast onveranderd is gebleven. Wel is met deze wetswijziging het aantal vliegbewegingen verhoogd. Ook hierdoor is het vertrouwen in de overheid verminderd.

De wetswijziging 2004 heeft tot forse kritiek in de Tweede Kamer geleid en is alleen goedgekeurd vanwege de grote economische belangen die op het spel zouden staan. Ook hier is het vertrouwen geschaad.

In de praktijk zien we dat bewoonde gebieden worden overvlogen, terwijl dat niet nodig is. Voor burgers betekent dit dat zij onnodig geschaad worden. Dat er hinder is, is voor burgers met moeite te accepteren. Onnodige hinder is niet uit te leggen en verkleint het draagvlak van de mainport in haar omgeving nog verder. Op termijn vormt het draagvlakprobleem een risico voor de *mainport* functie van Schiphol.

Het is tijd voor verandering. Wij, omwonenden, maken graag gebruik van de mogelijkheid mee te denken over oplossingen om hinder te verminderen. We doen dat ook in dit document. Maar het is nu ook tijd voor overheid en sector om aan te tonen dat zij serieus en inhoudelijk rekening houden met die omwonenden om iets van het geschonden vertrouwen terug te winnen. Daarvoor is nodig dat routes zorgvuldig worden gekozen en ook toegepast, dat de burger op een zorgvuldige manier betrokken wordt in de besluitvorming, en tenslotte dat de overheid zich aan haar beloften gaat houden.

#### *Mogelijkheden voor verbetering.*

Voor de hinderbeleving van bewoners doet het er enorm toe waar precies wordt gevlogen. Dat geldt niet alleen voor de Polderbaan, maar voor alle banen. We signaleren (zie fanomos plots) dat er boven woonkernen wordt gevlogen, terwijl er vlak daarnaast voldoende ruimte is die kernen te mijden. We zien ook aanvliegeroutes boven land vlak naast de zee. Dit geeft ruimte voor verbetering zonder ingrijpende investeringen.

Ook is er een keuze mogelijk op welke plek precies vliegwegingen worden gemaakt die extra lawaai veroorzaken. Denk bijvoorbeeld aan klimmen en indraaien voor een landing. We denken dat er winst te behalen is door goed te overwegen op welke plek deze bewegingen het best gemaakt kunnen worden. Ook daar is winst te behalen zonder rigoureuze investeringen.

We begrijpen dat niet alle hinder boven woonkernen te vermijden is. Maar voor de hinderbeleving maakt het enorm uit of de hinder vrijwel continu aanwezig is, of dat er af en toe een piek is, met daarna weer geruime tijd rust. Dit is te bereiken door een evenredige verdeling van het geluid boven woonkernen.

Tenslotte heeft ervaring geleerd dat het nodig is waarborgen voor de burger in te bouwen die bescherming bieden. Tot nu toe zijn de belangen van omwonenden ondergeschikt gemaakt aan die van de sector.

We zijn er niet op uit een 'not in my backyard' politiek te bedrijven. We willen juist een serie maatregelen presenteren waarvan wij geloven dat ze toepasbaar zijn op alle banen en die voor alle omwonenden een verbetering kunnen geven. We zien ook het belang van de mainportfunctie en presenteren daarom een samenhangend pakket van maatregelen dat een win-win situatie voor sector, overheid en omwonenden kan opleveren.

## **Vermijden van vermijdbare hinder: Routes**

### **Verbetervoorstel 1**

<b>Gevolgen:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- nakomen belofte van de regering</li><li>- wegwerken vermijdbare hinder</li><li>- minder mensen gehinderd door vliegtuiggeluid</li><li>- géén capaciteitsvermindering voor de <i>mainport</i></li></ul>
------------------	--

### *Toelichting*

In de huidige praktijk wordt veelvuldig over woonkernen gevlogen. Wij denken dat dit grotendeels vermijdbaar is.

Wij wijzen op de als bijlage 1, 2 en 3 opgenomen Fanomos plots, die laten zien dat het overvliegen van woonkernen de vaste routine is. Bijlage 1 toont daarbij het landend verkeer, bijlage 2 het startend verkeer (dat geconcentreerd over de woonkernen van de IJmond wordt geleid), terwijl in bijlage 3 een totaalbeeld wordt geboden van het verkeer over een enkele maand. Door de vele weergegeven tracks zijn de woonkernen zelfs niet eens meer te zien!

Wij stellen voor om het startend, zowel als het landend verkeer niet langer over woonkernen te leiden. Voor het landend verkeer naar de Polderbaan dat voorsorteert boven Kennemerland kan dit heel gemakkelijk gebeuren door dit verkeer boven zee te laten aanvliegen. Voor het startend verkeer dienen nieuwe routes te worden gedefinieerd, die niet over woonkernen mogen lopen en die met een grote nauwkeurigheid gevolgd dienen te worden (spreiding binnen in grondpad 500 meter) tot op een hoogte van tenminste 6.000 voet.

Omdat de overheid expliciet als beleidslijn heeft genomen te willen vliegen over minder bevolkt gebied, zal het vermijden van woonkernen door het luchtverkeer bijdragen aan het herstel van het vertrouwen in de overheid. Temeer daar respondenten van ons eigen (beperkte) onderzoek aangeven het onbegrijpelijk te vinden dat wordt gevlogen over de woonkernen heen, terwijl vlak daarnaast ruime weidegebieden liggen. Weidegebieden die zijn te beschouwen als het ultieme voorbeeld van "minder bevolkt gebied"!

### **Verbetervoorstel 2**

- Gevolgen:**
- realisatie van een meer (het meest?) milieuvriendelijk alternatief voor huidige routes die teveel overlast veroorzaken
  - vermindering milieuproblemen vliegverkeer
  - géén capaciteitsvermindering voor de *mainport*
  - toename vertrouwen in de overheid

### *Toelichting*

Het voorstel betreft een verbeterde wijze van uitvliegen vanaf de Polderbaan voor de westelijke uitvliegroutes (Bergi en Refso), namelijk door recht naar het Noorden te vliegen over het weidegebied in het verlengde van de Polderbaan.

Door deze route te gebruiken wordt precies tussen woonkernen doorgevlogen. De route moet worden gebruikt in combinatie met de verbeterde uitvliegprocedure (eerst steil stijgen, daarna met minimaal motorvermogen horizontaal verder vliegen, en pas boven zee doorklimmen naar kruishoogte: zie voorstel 6 in dit document).

We hebben dit voorstel verder uitgewerkt in een aparte notitie die u bijgaand wordt toegestuurd.



### Verbetervoorstel 3

- Gevolgen:**
- beperken risico op een catastrofale ramp
  - beperken risico van vernietiging van meer dan 10.000 banen
  - beperken bijdrage aan gezondheidsbedreigende emissies
  - toename vertrouwen dat overheid verstandig beleid voert

#### *Toelichting*

In het gebied van de IJmond ligt een industrieel complex: Corus en daaraan gelieerde bedrijven. Op het terrein worden grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen, waaronder het zeer explosieve en dodelijke ammoniak, opgeslagen en gebruikt. Tot nu toe wordt geen rekening gehouden met het cumulatieve risico dat de combinatie van Corus en een vliegtuigongeval op die plaats. De kans hierop is op zich niet groot. Wel zijn de gevolgen als het gebeurt niet te overzien zowel op economisch als menselijk vlak. Het is niet reeel dat dit op geen enkele wijze wordt meegenomen in de afwegingen over vliegroutes.

Wij verzoeken de regering dan ook om te bepalen dat zowel inbound als outbound vliegverkeer zo min mogelijk over of nabij het industriële complex van de IJmond mag vliegen, en dan nog uitsluitend onder maximaal veilige omstandigheden.

### Verbetervoorstel 4

- Gevolgen:**
- vermijden van vermijdbare hinder
  - vermindering milieuproblemen vliegverkeer
  - géén capaciteitsvermindering voor de *mainport*
  - toename vertrouwen in de overheid

#### *Toelichting*

Op de Fanomos plots is te zien dat het landend verkeer voor de Polderbaan over land naar het Noorden wordt geleid. De route loopt over Den Haag, Haarlem, de Kennemerduinen en Beverwijk/Velsen-Noord, terwijl de zee dichtbij is. Omdat het dalend verkeer betreft vliegen deze toestellen boven Den Haag nog vrij hoog, maar zijn ze bij Beverwijk inmiddels zover gedaald dat ze forse overlast veroorzaken. Daar komt bij dat ze boven Beverwijk een draaibeweging maken om naar in oostelijke richting verder te vliegen. Deze draaibewegingen veroorzaken extra overlast. Deze hinder is vermijdbaar wanneer de route opschuift richting zee, daar die draaibeweging maakt, zodat een groot deel van de hinder niet terecht komt bij Beverwijk en Velsen.

#### Concreet voorstel:

Leid het landend verkeer voor de Polderbaan binnen naar het noorden via de zee. Dat zou overlast op twee manieren verminderen:

- De kuststreek wordt niet meer overvlogen
- De draaibeweging wordt boven zee uitgevoerd en niet boven bebouwd gebied.

## Verbetervoorstel 5

- Gevolgen:**
- bebouwing vermijden
  - afspraken nakomen
  - erkennen belang omwonenden
  - toename vertrouwen in de overheid

### *Toelichting*

Bij iedere routewijziging wordt uitgebreid gediscussieerd over de hartlijn van de route. In afbeeldingen wordt die hartlijn gepresenteerd als de route. Maar rond die hartlijn ligt een tolerantiezone die tot 5 kilometer breed kan zijn. Vliegverkeer wordt toegestaan binnen die bandbreedte een eigen route te kiezen. Er zijn ook aanwijzingen dat verkeer opdracht krijgt van de hartlijn af te wijken. We kunnen ons voorstellen dat het voor een enkel vliegtuig niet mogelijk is de hartlijn van een route exact te volgen, of dat er bijzondere weersomstandigheden zijn waarbij dat niet mogelijk is. Het structureel afwijken van routes heeft tot gevolg dat veel boven woonkernen als de Velsbroek, IJmuiden en Velsen-Zuid wordt gevlogen. Dat is niet de afspraak en ook niet nodig.

Alle routes worden beoordeeld op uitvoerbaarheid voordat ze bij wet worden vastgesteld. Daarvan uitgaand, veronderstellen wij dat afwijken van de hartlijn vermijdbaar is, zonder dat ingrijpende investeringen nodig zijn om dit mogelijk te maken. In dit document doen we voorstellen voor routes die bebouwing vermijden. Dit levert alleen werkelijk een reductie van de milieuhinder op, wanneer die routes gehanteerd worden door minimaal 80% van het vliegverkeer. Overigens heeft niet alleen ons voorstel baat bij het scherp hanteren van de hartlijn, ook de overlast die de andere routes genereren kan hiermee fors dalen.

### Concreet voorstel:

Zorg er als overheid voor dat er afspraken worden gemaakt met de LVNL over het scherp hanteren van de hartlijn, in welke omstandigheden hiervan af mag worden geweken en hoe groot dit percentage mag zijn. Vertaal deze afspraken ook door naar de vliegtuigmaatschappijen en zorg dat deze afspraken gehandhaafd worden. Door het nakomen van deze afspraken wordt bovendien weer een stuk vertrouwen in de overheid hersteld.

## Vermijden van vermijdbare hinder: Procedures

### Verbetervoorstel 6

- Gevolgen:**
- realisatie van een meer (het meest?) milieuvriendelijk alternatief voor huidige procedures die teveel overlast veroorzaken
  - vermindering milieuproblemen vliegverkeer
  - géén capaciteitsvermindering voor de *mainport*
  - toename vertrouwen in de overheid

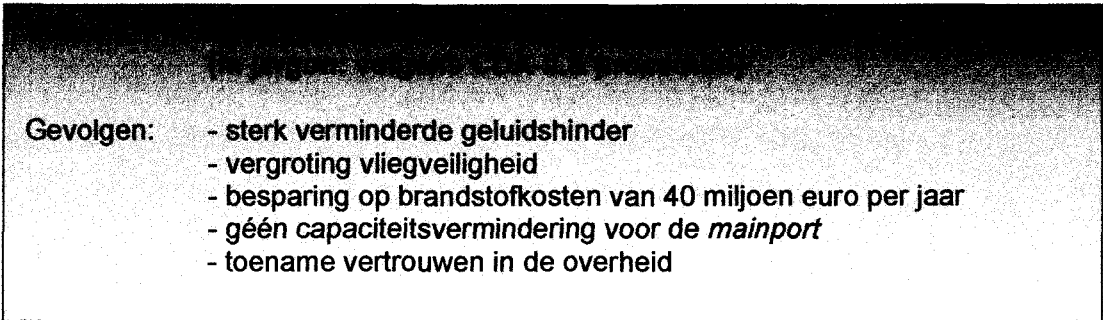
### *Toelichting*

Het klimmen van vliegtuigen veroorzaakt extra geluidsoverlast. Op dit moment wordt een uitvliegprocedure gehanteerd waarbij continu wordt geklommen. Dit betekent langdurige extra overlast boven een heel groot gebied. Deze extra overlast kan boven een groot deel van het gebied sterk worden teruggebracht door een verbeterde uitvliegprocedure. Daarbij wordt vanaf de Polderbaan zo steil mogelijk gestart om vervolgens met minimaal motorvermogen tot boven zee te vliegen om pas dáár verder te klimmen. Deze wijze van uitvliegen past ook geheel binnen de door Boeing gepresenteerde optimale hinderbestrijdingsstrategie, waarbij de geluidsbelasting wordt geconcentreerd in een zo klein mogelijk gebied op en rond het luchthaventerrein (met ruime mogelijkheden voor compensatie en isolatie voor bewoners ter plaatse). Buiten de luchthaven kan vervolgens de overlast geminimaliseerd worden door de routes gunstig te kiezen en geluidsarm te vliegen.

Kortheidshalve verwijzen wij naar het door het Platform Velsen Overlast Schiphol opgestelde document over deze verbeterde wijze van uitvliegen.

Wij verzoeken de regering deze procedure toe te passen voor de Polderbaan en tevens te onderzoeken of de speciale uitvliegprocedure (steil-vlak-steil, door PVOS aangeduid als de John Wayne Departure) op alle startbanen van Schiphol zou kunnen worden ingezet.

### **Verbetervoorstel 7**

- 
- Gevolgen:**
- sterk verminderde geluidshinder
  - vergroting vliegveiligheid
  - besparing op brandstofkosten van 40 miljoen euro per jaar
  - géén capaciteitsvermindering voor de *mainport*
  - toename vertrouwen in de overheid

### *Toelichting*

De politieke partij CDA heeft een voorstel ontwikkeld om landende vliegtuigen in glijvlucht te leiden naar de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Het gaat hier om de wereldwijd bekende Continuous Descent Approach (CDA) in combinatie met het Instrument Landing System (ILS). Kortheidshalve verwijzen wij naar dit voorstel, en wijzen er op dat de geschetste aanpak op alle banen van Schiphol kan worden toegepast. Op grond van de cijfers van het CDA zou daarmee op alle banen een besparing van 55.000 ton kerosine, ofwel 40 miljoen euro gerealiseerd kunnen worden.

Opmerking: uit eerdere discussies over CDA-landingen is ons gebleken dat de Luchtverkeersleiding van mening is dat hierbij een capaciteitsverlies optreedt. Wij wijzen er op dat dit capaciteitsverlies niet zozeer voorkomt uit de CDA procedure als wel uit de gedachte dat het deze procedure meer aandacht vereist van de verkeersleiders, en de capaciteit daarvan beperkt is. Dat betekent dat deze beperking eenvoudig kan worden weggenomen door uitbreiding van het aantal verkeersleiders. Wij verwachten dat daarbij de besparing op brandstofkosten ruimschoots zal opwegen tegen de meerkosten van extra verkeersleiders.

## Eerlijk delen van onvermijdbare hinder

### Verbetervoorstel 8

- Gevolgen:**
- open discussie over rechtvaardig verdelen
  - betere besluitvorming (minder willekeur)
  - beter begrip voor de problematiek
  - toename vertrouwen in de overheid

#### *Toelichting*

In de huidige situatie is de vlieghinder op een voor de inwoners van Velsen volkomen onaanvaardbare manier verdeeld. De verdeling is bovendien anders dan ten tijde van de parlementaire behandeling van de uitbreiding van Schiphol werd voorgesteld: er zou over minder dichtbevolkte gebieden gevlogen gaan worden, vandaar dat de Polderbaan zó werd aangelegd dat in het verlengde daarvan géén woonkernen zouden liggen.

De praktijk laat echter een geheel ander beeld zien: er is sprake van een sterke overbelasting van onze regio: het gebied ten Noorden van Schiphol wordt belast met liefst 47% van alle vliegbewegingen, terwijl gebied ten Oosten van Schiphol met slechts 5% wordt belast (zie bijlage 4).

Er is vaak gezegd dat de positieve effecten van Schiphol (zoals werkgelegenheid) ten gunste komen van een groot deel van de bevolking van de IJmond. Dit zou een argument zijn om dan ook meer lasten voor deze regio te accepteren. Voor de volledigheid voegen we een tabel toe waaruit blijkt dat het merendeel van de werkgelegenheid van de luchthaven wordt genoten in Amsterdam, terwijl sinds de komst van de Polderbaan het merendeel van de lasten is verlegd van Amsterdam naar de IJmond.

Vergelijking lusten en lasten van Schiphol			
	Aantal Schipholwerkers (nov 2003)	LUSTEN Aandeel werkgelegenheid	LASTEN Aandeel vliegverkeer
IJmond	1.531	2,7%	23%
Amsterdam	10.677	18,7%	5%
totaal	57.099		

We willen er niet voor pleiten om deze overlast boven Amsterdam terug te leggen. Veel eerlijker zou het zijn een evenredige verdeling van het geluid boven woonkernen na te streven.

In bovenstaande voorstellen hebben we ervoor gepleit om woonkernen te mijden en daarbij zorgvuldig volgens de hartlijn van die routes te vliegen. We kunnen ons voorstellen dat er situaties zijn waarin dat niet mogelijk is. In die gevallen wordt het verkeer dus over woonkernen geleid. We pleiten er dan voor de hartlijn juist los te laten en het verkeer evenredig verspreid over de hele regio te laten uitvliegen.

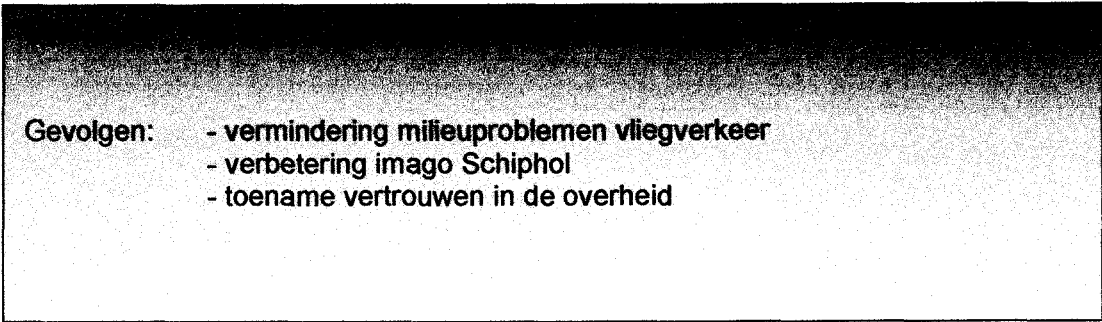
Op die manier worden drie effecten bereikt:

1. Woonkernen worden maximaal vermeden.
2. Waar kernen toch worden geraakt wordt de overlast eerlijk gedeeld.
3. De overlast over een specifieke wijk heeft dan een lagere frequentie per dag, wat een belangrijke verbetering voor de beleving van de hinder betekent.

Wij verzoeken de regering dan ook om op de korte termijn procedures te ontwikkelen voor het eerlijk delen van overlast binnen een uitvliegroute.

## Middelen voor de uitvoering

### Verbetervoorstel 9

- 
- Gevolgen:**
- vermindering milieuproblemen vliegverkeer
  - verbetering imago Schiphol
  - toename vertrouwen in de overheid

#### *Toelichting.*

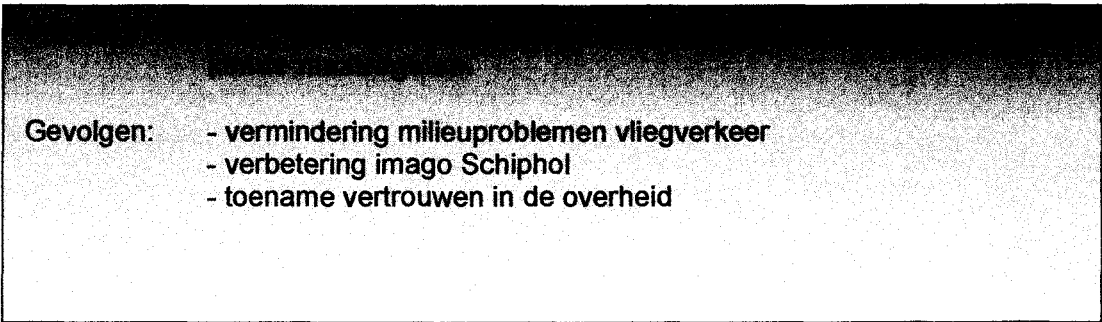
In bovenstaande voorstellen hebben we gepleit voor het zorgvuldig alloceren van hinder. Bovendien hebben we gewijzigde uitvlieg- en landingsprocedures voorgesteld.

De LVNL speelt een cruciale rol bij het ontwerpen, implementeren en toepassen van deze maatregelen en procedures. Hiervoor is een kwalitatieve en kwantitatieve investering nodig in de capaciteit (formatie en middelen) van LVNL.

Noodzakelijke voorwaarde is ook de wil van de overheid om hierin te investeren en de wil van LVNL om vermindering van hinder voor omwonenden hoger op de prioriteitenlijst van de uitvoering van haar werk te zetten.

Het effect is echter zeer groot en maakt het mogelijk om de mainportfunctie van Schiphol overeind te houden door de belangen van omwonenden aantoonbaar maximaal te beschermen.

### Verbetervoorstel 10

- 
- Gevolgen:**
- vermindering milieuproblemen vliegverkeer
  - verbetering imago Schiphol
  - toename vertrouwen in de overheid

#### *Toelichting*

Vanuit de gedachte dat de *mainport* van zóveel belang is voor de economie, moet het mogelijk zijn om uit de opbrengsten daarvan voldoende geld vrij te maken voor maximale bestrijding van de hinder die Schiphol met zich meebrengt. Momenteel gebeurt dit niet.

Bij verschillende gelegenheden zijn wij gestoten op budgettaire problemen die het treffen van (of zoeken naar) maatregelen die het milieu ten goede komen blokkeren. Ook capaciteitsverlies voor de luchthaven is een argument, dat regelmatig wordt aangehaald door LVNL bij het spreken over het vormgeven van een milieuvriendelijker vliegroute. Uiteindelijk bleek dat het niet de route was die de beperkende voorwaarde was, maar dat het aantal verkeersleiders om de vliegtuigen langs die route te begeleiden. Dat aantal bleek beperkt te zijn door het budget van LVNL. Met andere woorden: met een ruimer budget voor luchtverkeersleiders zou het capaciteitsverlies kunnen worden weggenomen.

Een vergelijkbare blokkade bemerkten wij ten aanzien van een projectvoorstel van Boeing voor een gezamenlijk onderzoek met KLM, LVNL en Schiphol waarvan een deskundige van Boeing tijdens een CROS presentatie in december 2004 melding had gemaakt. Het onderzoek bleek bij navraag voorlopig te zijn "geparkeerd" omdat daarvoor geen budget was.

Wij verzoeken de regering dan ook om fondsen beschikbaar te stellen voor onderzoek naar en realisatie van milieuverbeterende maatregelen in de meest brede zin van het woord.

## Waarborgen

### Verbetervoorstel 11

- Gevolgen:**
- nakomen belofte van de regering
  - verbetering milieusituatie rond Schiphol
  - géén capaciteitsvermindering voor de *mainport*

#### *Toelichting*

De dubbeldoelstelling spreekt naast groei van Schiphol ook over verbetering van het milieu. In de praktijk blijkt daar echter niets van terecht te zijn gekomen. Zelfs de routewijziging bij Spaarndam werd aangegrepen om het plafond aan het maximum aantal vliegbewegingen nog extra te verhogen. Alle ruimte is weggegeven aan Schiphol dat desondanks de capaciteit naar 600.000 vliegbewegingen wil uitbreiden, en claimt dat dit binnen de geluidsgrenzen mogelijk moet zijn. Terwijl inmiddels duidelijk is dat de hinder van het vliegverkeer absoluut niet in decibellen alléén kan worden uitgedrukt. De grote aantallen klachten bij CROS uit gebieden waar volgens de decibelberekeningen geen hinder zou kunnen zijn, geven duidelijk aan dat de milieuproblematiek ernstig is onderschat en dat op dat punt dringend correctie nodig is.

Daarom verzoeken wij de regering om nu eerst de ontstane overlast te verminderen, en de resultaten van alle verbetervoorstellen aan te wenden voor verbetering van het leefmilieu van de omwonenden, en niet om nóg meer vluchten mogelijk te maken. Het verder oprekken van de milieunormen zou absoluut onbespreekbaar moeten zijn, temeer daar het huidige stelsel nog 25% vrije ruimte heeft, en de dus *mainport* niet in gevaar is. Daarbij wijzen wij er op dat deze 25% niet gezien moet worden als aan Schiphol toegewezen groeirimte, het is ruimte die dient om voldoende flexibiliteit in het stelsel te houden. Bijvoorbeeld om te kunnen experimenteren met andere procedures zonder direct in aanvaring te komen met de gestelde grenswaarden.

### Verbetervoorstel 12

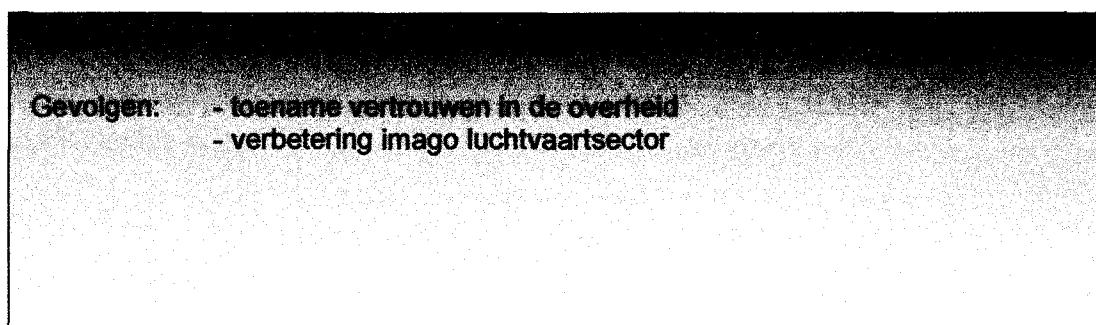
- Gevolgen:**
- hinderbeperkende maatregelen hebben ook daadwerkelijk dat effect voor de omwonenden
  - erkenning belang van de burger
  - herstel geloofwaardigheid overheid en sector

#### *Toelichting.*

We doen in dit document voorstellen om de hinder voor omwonenden te beperken. Dat effect wordt teniet gedaan wanneer de door onze voorstellen vrijgekomen hinderruimte wordt opgevuld met extra vliegbewegingen. Als dat zo zou zijn heeft meedenken met overheid en sector geen enkele zin en leidt dit juist tot verdere polarisatie in de verhouding burger-overheid/sector.

De enige mogelijkheid om de mainportfunctie van Schiphol te beschermen is het bereiken van een consensus met omwonenden over aanvaardbare hinder. Wanneer stelselmatig aan de belangen van omwonenden voorbij wordt gegaan, zal dit de sector en de overheid op langere termijn opbreken. Het is tenslotte een gegeven dat de burger steeds mondiger wordt en dit niet zal accepteren. Ons voorstel is dan ook dat de door hinderbeperkende maatregelen vrijgekomen milieuruimte ten gunste van de omgeving komt.

#### **Verbetervoorstel 13**



#### *Toelichting*

De laatste wijziging van de Schipholwet (2004) is door V&W weinig zorgvuldig uitgevoerd: de werkelijke milieuconsequenties zijn niet op tafel zijn gebracht omdat men zich heeft gebaseerd op sterk verouderde cijfers (uit 1990), en zelfs zijn bestaande wetten overtreden (zoals méér dan 10.000 woningen binnen 35 Ke contour). Maar ook de MER die ten grondslag heeft gelegen aan de huidige Schipholwet kreeg forse kritiek te doorstaan, en kon alleen doorgaan vanwege de grote economische belangen die op het spel zouden staan. Het is echter ten koste gegaan van iedere geloofwaardigheid van de overheid inzake zorgvuldige wettelijke procedures en bescherming van de burger. Getuige de brief van de Commissie voor de MER van 2 mei 2002 aan de Eerste en Tweede Kamer (zie bijlage 5).

Essentieel is daarom een zorgvuldig wetgevend proces, zonder "slimme" tussendoortjes zoals een voorhang procedure. Beroep bij de Raad van State dient op een normale manier mogelijk zijn, en niet (zoals in 2004 is gebeurd) worden beperkt doordat V&W nog niet klaar is met het afhandelen van alle ingediende bezwaren terwijl de beroepstermijn voor de Raad al loopt. Ook de Commissie voor de MER mag zeker niet afgeschaft worden, en er dient in de wetgeving méér aandacht te worden besteed aan de kritische opmerkingen van dit instituut en van andere adviesorganen van de regering.

#### Verbetervoorstel 14

**Gevolgen:**

- opbouw integrale kennis over vlieg hinder
- betere afweging economie versus milieu
- vermindering milieuproblemen vliegverkeer
- toename vertrouwen in de overheid
- verbetering imago luchtvaartsector

#### *Toelichting*

In de huidige constellatie beschouwt de luchtvaartsector het luchtruim als het domein waarover de zeggenschap uitsluitend en volledig aan haar toebehoort. Dat is ten onrechte: het luchtruim is nationaal bezit. De op de grond levende mensen dienen net zo goed zeggenschap te hebben over wat zich boven hun hoofden afspeelt. Dat betekent dat behoefte bestaat aan een nationaal instituut dat voldoende onafhankelijk en deskundig is om de afweging van de belangen tussen luchtvaart en het leefmilieu van de aardse bewoners goed te kunnen maken. Een dergelijk instituut zal ook over voldoende bevoegdheden moeten beschikken om dwingende voorschriften aan de gebruikers van het luchtruim op te leggen. In hoofdpunten kan zo'n Luchtruimschap als volgt worden getypeerd:

- uitgangspunt: luchtruim is nationaal bezit en niet alleen van de luchtvaartsector
- functioneert onafhankelijk vergelijkbaar met de Rekenkamer
- stelt (adviseert) regels voor gebruik luchtruim obv eigen expertise
- beschikt over een eigen kenniscentrum
- maakt evenwichtige afweging van belangen van alle betrokkenen
- dient als advies- en infocentrum voor de overheid
- evalueert en verbetert permanent de gang van zaken

Volledigheidshalve verwijzen wij hier naar het betreffende voorstel van de 18 gezamenlijke bewonersplatforms. Daarbij willen wij wel aangeven dat het voorstel van professor Stallen aangaande een Luchtvaartschap op essentiële punten niet aan onze wensen voldoet. Dat voorstel, voor een soort LVNL-met-inspraak, plaatst de luchtvaart voorop en kent geen voldoende onafhankelijke positie om de sterke invloed van Schiphol en de luchtvaartsector te weerstaan.

Wij verzoeken de regering dan ook om de zeggenschap over ons nationale luchtruim over te dragen aan een Luchtruimschap met een zodanig onafhankelijk positie, en met voldoende bevoegdheden en deskundigheid, dat dit op basis van haar eigen oordeel een zorgvuldig en evenwichtig gebruik van het luchtruim kan opleggen aan alle belanghebbenden.

#### Verbetervoorstel 15

**Gevolgen:**

- nakomen belofte van de regering
- vermindering milieuproblemen vliegverkeer

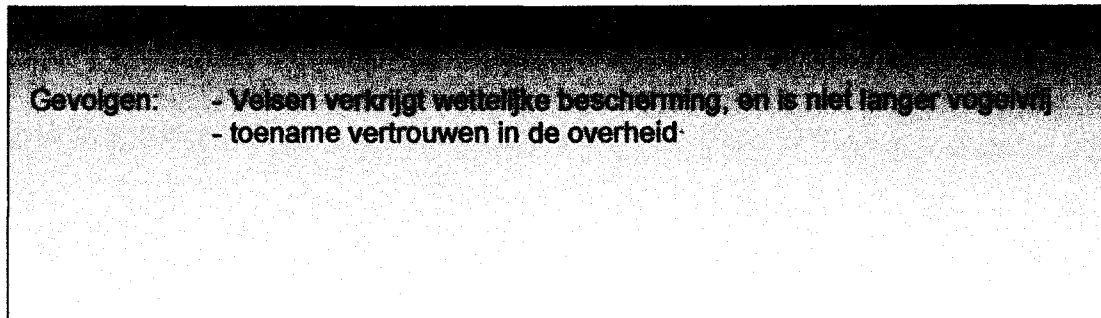


### *Toelichting*

In het oude stelsel golden er gesloten contouren waarbuiten géén hogere geluidsbelasting mocht optreden dan daarbinnen. Dat bood een gedegen bescherming, met name voor de buitengebieden. In het nieuwe stelsel is deze bescherming weggefallen. Nu zijn er slechts 35 handhavingspunten gedefinieerd waar strikt op dat punt een grenswaarde geldt voor de geluidsbelasting. Voor, achter en opzij van die punten is een hogere geluidsbelasting gewoon toegestaan. Bovendien kan gemakkelijk tussen de handhavingspunten worden doorgevlogen: zoals gebeurt bij de westelijke uitvliegroutes van de Polderbaan die zó gelegen zijn dat deze precies tussen de handhavingspunten doorlopen (zie bijlage 2). Anders geformuleerd: het nieuwe stelsel biedt géén gelijkwaardige bescherming als het oude stelsel. En dit terwijl de unaniem aanvaarde motie Baarda deze gelijkwaardigheid beoogde zeker te stellen. De motie verbond daaraan zelfs de consequentie om, wanneer later tóch ongelijkwaardigheid zou blijken, zódanige maatregelen genomen moeten worden om die gelijkwaardigheid alsnog te bereiken. Daarbij wijzen wij er op dat de motie Baarda niet alleen betrekking heeft op geluid maar ook op gevaar. Bovendien verlangt de motie dat de geluidsbelasting niet alleen wordt berekend, maar ook wordt gemeten.

Wij verzoeken de regering dan ook om alle maatregelen te nemen die nodig zijn om de gelijkwaardigheid met het oude stelsel te herstellen, zowel op gebied van gevaar als geluid, en op basis van zowel berekende als gemeten geluidsbelasting. Dit betekent dat (tenminste) 275 handhavingspunten voor de dag en 400 voor de nacht moeten worden toegepast. Deze handhavingspunten dienen te worden gekozen in (of nabij) woonkernen, en niet in weilanden, zoals nu meestal het geval is.

### **Verbetervoorstel 16**



### *Toelichting*

Gezien het feit dat Velsen veelvuldig wordt overvlogen zou de gemeente recht hebben op een aantal van de eerder genoemde 275/400 handhavingspunten. Deze zouden binnen de zeven verschillende woonkernen van de gemeente moeten worden gesitueerd. Op dit moment kent Velsen geen enkele wettelijke bescherming en is dus vogelvrij. De huidige oplossing waarbij de vliegtuigen "handig" tussen de handhavingspunten doorvliegen, is onaanvaardbaar.

Wij verzoeken de regering dan ook om aan de gemeente Velsen tenminste 10 handhavingspunten voor de dag toe te wijzen (met een evenredig hoger aantal voor de nacht) op zodanige locaties dat daarmee het gehele woongebied van de gemeente een adequate bescherming wordt geboden. Daarbij verzoeken wij de regering om tevens te bepalen dat in geval van overtredingen, hoge boetes zullen worden opgelegd en dat deze boetes ten gunste zullen komen van de bewoners uit de gemeente Velsen.

## Verbetervoorstel 17

- Gevolgen:**
- nakomen belofte van de regering
  - verbeterde veiligheidssituatie voor omwonenden
  - nakomen expliciete toezegging in motie Baarda

### *Toelichting*

Uit het betreffende RIVM onderzoek blijkt dat in de regio rond Schiphol het gevaar door het neerstorten van een vliegtuig is verdubbeld ten opzichte van 1990. Dat terwijl de regering een *standstill* ten opzichte van dat ijkjaar had beloofd. De motie Baarda geeft daarbij aan dat de wet moet worden gewijzigd indien niet aan deze voorwaarde wordt voldaan.

Wij verzoeken de regering dan ook om er strikt op toe te zien dat het risico voor de bewoners in de regio rond Schiphol niet hoger wordt dan in 1990, en op korte termijn alle maatregelen te nemen die nodig zijn om hieraan te voldoen. Zelfs wanneer dit zou betekenen dat Schiphol in zijn huidige omvang niet langer op zijn huidige locatie kan worden gehandhaafd. Daarbij dient tegelijk rekening te worden gehouden met het cumulatieve risico van gevaarbronnen op de grond.

Opmerking: wij wijzen erop dat al te makkelijk wordt aangenomen dat de *mainport* positie van Schiphol in gevaar zou komen bij krimp of verminderde groei. Voor zover ons bekend heeft objectief onderzoek deze stelling nog nooit onderbouwd.

## Overige aandachtspunten

### Verbetervoorstel 18

- Gevolgen:**
- aanzienlijke vermindering aantal slaapgestoorden
  - meer ruimte voor groei *mainport* verkeer
  - verbetering imago Schiphol
  - toename vertrouwen in de overheid

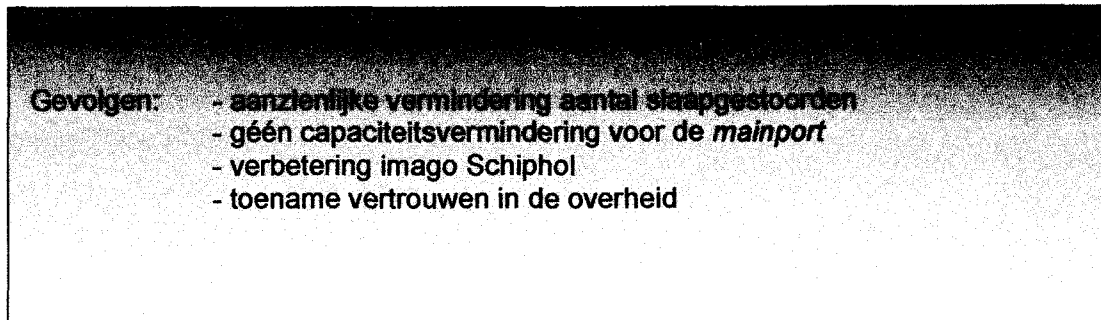
### *Toelichting*

Slaapverstoring is een ernstig probleem voor de omwonenden van Schiphol. Het RIVM heeft recent berekend dat in de omgeving van Schiphol liefst 320.000 mensen last hebben van slaapverstoring door vliegtuiglawaai. Terwijl de wet Luchtvaart spreekt van een maximum van 39.000 mensen met slaapverstoring. Hier is dus dringend verbetering nodig. Veel hinder gedurende de nacht ontstaat door vliegverkeer dat niet van strategisch belang is voor de *mainport*: charters, vrachtverkeer, prijsvechters en dergelijke. Juist in deze categorie verkeer treffen we de minst moderne vliegtuigen die kwalitatief achterblijven bij de toestellen van de grote intercontinentaal opererende lijndienstmaatschappijen. Verschillen treden daarbij op bij emissie

van geluid (en verontreinigingen), bij navigatienauwkeurigheid, bij het onderhoud, bij de vliegveiligheid, etcetera.

Wij stellen voor om gedurende de nacht alléén vliegverkeer toe te laten dat wérkelijk van strategisch belang is voor de *mainport* functie (zoals intercontinentale vluchten) en dat uitgerust is met hoogwaardige navigatieapparatuur waarmee de meest moderne vliegprocedures kunnen worden uitgevoerd. Tegelijk zou dan het niet strategische verkeer (zoals charters, vrachtverkeer, prijsvechters) uit de nacht moeten worden geweerd, evenals toestellen met minder moderne navigatieapparatuur, en lawaaiige toestellen uit de geluidscategorie 2B.

#### Verbetervoorstel 19



#### *Toelichting*

Juist het laatste uur van de nacht blijkt het meest kwetsbaar voor slaapverstoring. Daarbij moet bedacht worden dat om 6 uur 's ochtends nog 86% van de omwonenden nog ligt te slapen (bron: RIVM). Uitbreiding van het nachtrechtime tot 7 uur zou volgens de berekeningen van het RIVM betekenen dat zo'n 36.000 omwonenden minder in hun slaap gestoord zouden worden.

Voor uitbreiding van het nachtrechtime tot minimaal acht uur bestaat al een Europese richtlijn. Bovendien wordt deze regeling al op tal van Europese vliegvelden toegepast. Het zou Schiphol sien deze regeling over te nemen.

#### Verbetervoorstel 20



#### *Toelichting*

Op dit moment functioneert CROS onder de maat: besluiten zijn onbegrijpelijk en de berichtgeving is teveel afgestemd op de luchtvaartsector. Daarmee speelt CROS niet de rol van een overlegplatform dat door de omwonenden van Schiphol wordt vertrouwd en gewaardeerd. Als punten waarop verbetering nodig is noemen wij:

- transparantie van werkwijze en besluitvorming
- besluitvorming obv complete en objectieve informatie
- onderhouden van een open en eerlijk communicatiekanaal met de omgeving

- faciliteren van bewoners en bestuurders
- samenwerken met bewonersplatforms

Wij verzoeken de regering om CROS op te dragen zich op deze punten te verbeteren, en (indien nodig) hiervoor financiële middelen beschikbaar te stellen.

### **Wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop de voorstellen gerealiseerd kunnen worden**

Invoering van veel van de verbetervoorstellen kan op korte termijn plaatsvinden. Zelfs de inrichting van het Luchtruimschap kan op korte termijn van start gaan, bijvoorbeeld door te beginnen met een inventariserende en coördinerende rol. Ook zou het al een rol kunnen spelen bij het evalueren van alle verbetervoorstellen, en een meerwaarde leveren bij het herstel van de beleidsfouten uit het verleden. Ook haar initiërende en adviserende taak ten aanzien van wet- en regelgeving kan al doende vorm worden gegeven.

Daarmee kan de overheid laten zien dat het wat haar betreft menens is als het gaat om het in balans brengen van de verschillende belangen die gemoeid zijn bij de ontwikkeling van de luchtvaart. Daarmee wordt ook een eerste stap gezet naar het terugwinnen van het vertrouwen bij omwonenden.

Wij zijn van mening dat door uitvoering van de voorstellen de overlast door vliegverkeer voor de hele regio aanzienlijk kan worden teruggedrongen. Juist door de grotere aandacht die er zal zijn voor het voorkomen van hinder bij de dagelijkse afhandeling van het vliegverkeer zal er zelfs op korte termijn al sprake kunnen zijn van vermindering van de overlast.

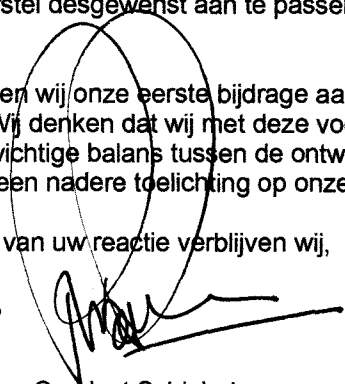
### **Voorbehoud**

Indien er in de periode tussen het indienen van ons voorstel en het begin van de evaluatie voor ons relevante rapporten of andere informatie ter beschikking komen houden wij ons het recht voor ons voorstel desgewenst aan te passen aan de nieuw verkregen inzichten.

Hiermee ronden wij onze eerste bijdrage aan het debat over verbeteringen van het stelsel voor Schiphol af. Wij denken dat wij met deze voorstellen een constructieve bijdrage hebben geleverd tot een evenwichtige balans tussen de ontwikkeling van de Luchthaven en de regio. Uiteraard zijn wij bereid tot een nadere toelichting op onze voorstellen.

In afwachting van uw reactie verblijven wij,

Hoogachtend,



Platform Velsen Overlast Schiphol,  
Ir. R.N. van den Brink (voorzitter)  
Van Tuijlweg 25  
1981 CM Velsen Zuid

### **Bijlagen**

1. Verklaring gemeentebestuur Velsen
2. Fanomosplot tonende landend verkeer naar de Polderbaan en Zwanenburgbaan
3. Fanomosplot tonende startend verkeer van de Polderbaan en Zwanenburgbaan, waarbij het uitvliegen van de Polderbaan tussen de handhavingpunten 9 en 10 door geschiedt
4. Fanomosplot tonende de cumulatie van landend en startend verkeer in één maand en de daarbij optredende concentratie in onze regio
5. Tabel tonende de verdeling van het vliegverkeer over de vier windstreken
6. Brief d.d. 2 mei 2002 van de Commissie voor de MER aan de Eerste en Tweede Kamer



Aan de Staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat  
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

POSTBUS 465  
1970 AL IJMUIDEN

Uw kenmerk

Ons kenmerk  
U0500.1778

Voor informatie  
~~XXXXXXXXXX~~  
~~XXXXXXXXXX~~

Bijlagen

Datum  
29 juni 2005

Onderwerp: verbetervoorstellen in het kader van de Evaluatie van het Schipholbeleid

Geachte mevrouw Schultz,

Hierbij refereren wij aan het verbetervoorstel van het Platform Velsen Overlast Schiphol van 21 juni 2005.

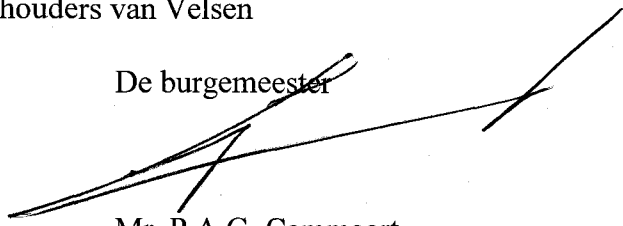
Wij willen u kennis laten nemen van het feit dat de Gemeente Velsen het standpunt van het PVOS onderschrijft.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Velsen

De secretaris

  
Drs G. Schreuder

De burgemeester

  
Mr. P.A.G. Cammaert



HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS

GEMEENTE VELSEN  
 DUDOKPLEIN 1  
 1971 EN IJMUIDEN  
 TEL. : 0255-567200  
 FAX : 0255-567770  
 INTERNET: WWW.VELSEN.NL

Aan de Staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat  
 Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen  
 Postbus 20901  
 2500 EX Den Haag

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART			
Reg. nr.	Waterstaat		Copy ex
Doss. nr.			
Datum:	14 JULI 2005		
Afdoeningstermijn	11-08-2005		
Ter behandeling aan:		Opbergen	
LH	via	DG	

POSTBUS 465  
 1970 AL IJMUIDEN

Uw kenmerk

Ons kenmerk  
 U0500.1954

Voor informatie

Bijlagen

Datum  
 6 juli 2005

Onderwerp: verbetervoorstellen in het kader van de Evaluatie van het Schipholbeleid

Geachte mevrouw Schultz,

Naar aanleiding van onze brief van 29 juni 2005 waarin wij als Gemeente Velsen het standpunt van het Platform Velsen Overlast Schiphol onderschrijven, delen wij u mede dat er een foutieve datum van het verbetervoorstel is genoemd.

Het gaat om het verbetervoorstel van het PVOS van 29 juni 2005 en niet om het voorstel van 21 juni 2005.

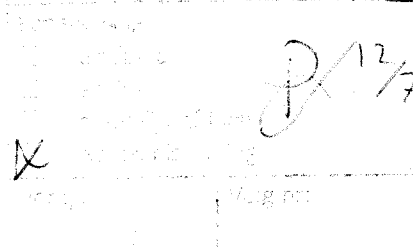
Hoogachtend,  
 Burgemeester en wethouders van Velsen

De secretaris

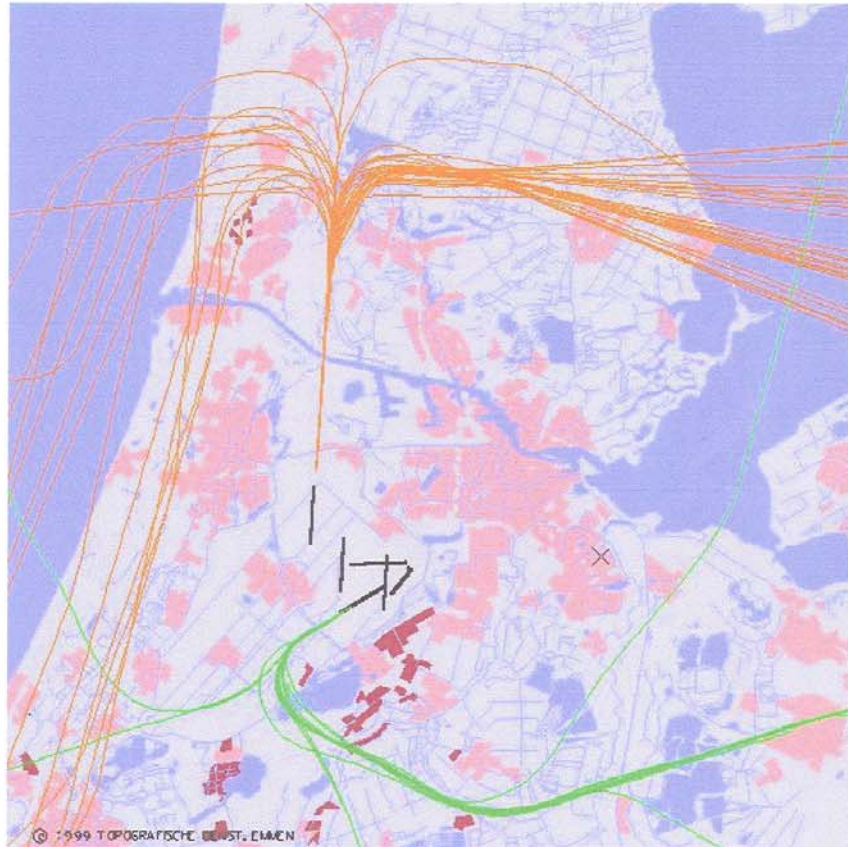
  
 Drs G. Schreuder

De burgemeester

  
 Mr. P.A.G. Cammaert

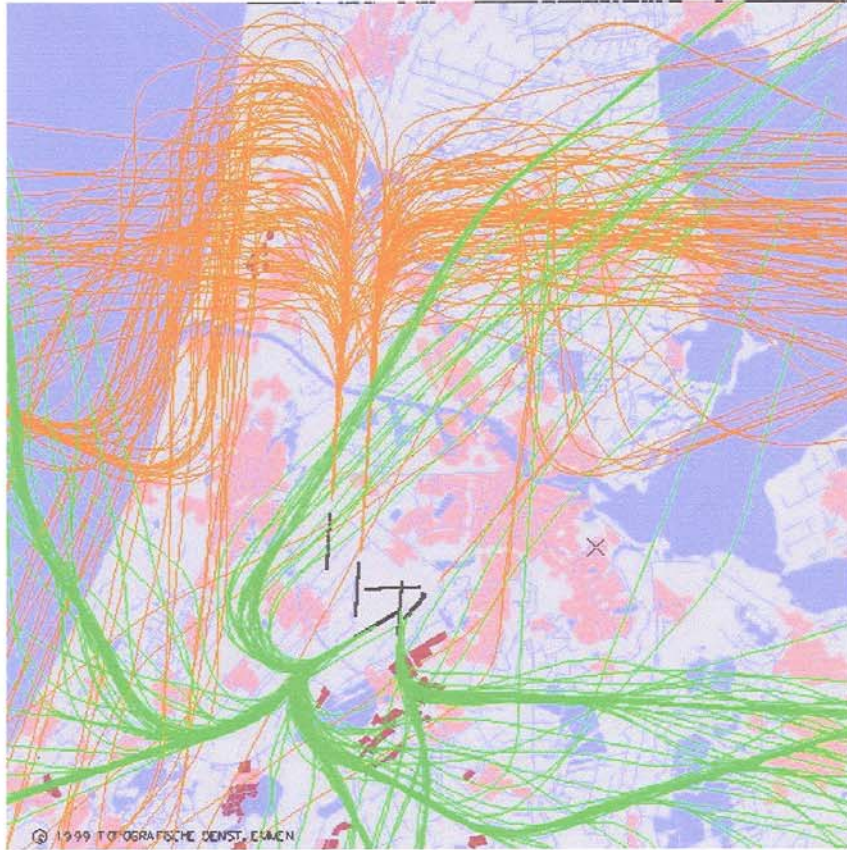
M/S/SG/PSG	dienst	dgk
DES OAB		
12 JULI 2005		
		

**Bijlage 2: Fanomos plots van landend verkeer**



Fanomosplot 23 mei 2005, vroege ochtend (23:00-06:00 uur), bron: CROS

Tonende het overvliegen van de woonkernen van Kennemerland door landend verkeer  
(oranje is landend verkeer, groen is startend)



Fanomosplot 23 mei 2005, ochtend (06:00-11:30 uur), bron: CROS

Tonende het overvliegen van de woonkernen van Kennemerland door landend verkeer  
(oranje is landend verkeer, groen is startend)





Fanosplot 23 mei 2005, middag (11:30-17:00 uur), bron: CROS

Tonende het overvliegen van de woonkernen van Kennemerland door landend verkeer (oranje is landend verkeer, groen is startend)



Fanosplot 23 mei 2005, avond (17:00-23:00 uur), bron: CROS

Tonende het overvliegen van de woonkernen van Kennemerland door landend verkeer  
(oranje is landend verkeer, groen is startend)

Bijlage 3: Fanomos plots van startend verkeer



Fanomosplot 10 juni 2005, vroege ochtend (23:00-06:00 uur), bron: CROS  
(oranje is landend verkeer, groen is startend)

Aangegeven zijn de handhavingspunten 9 en 10.



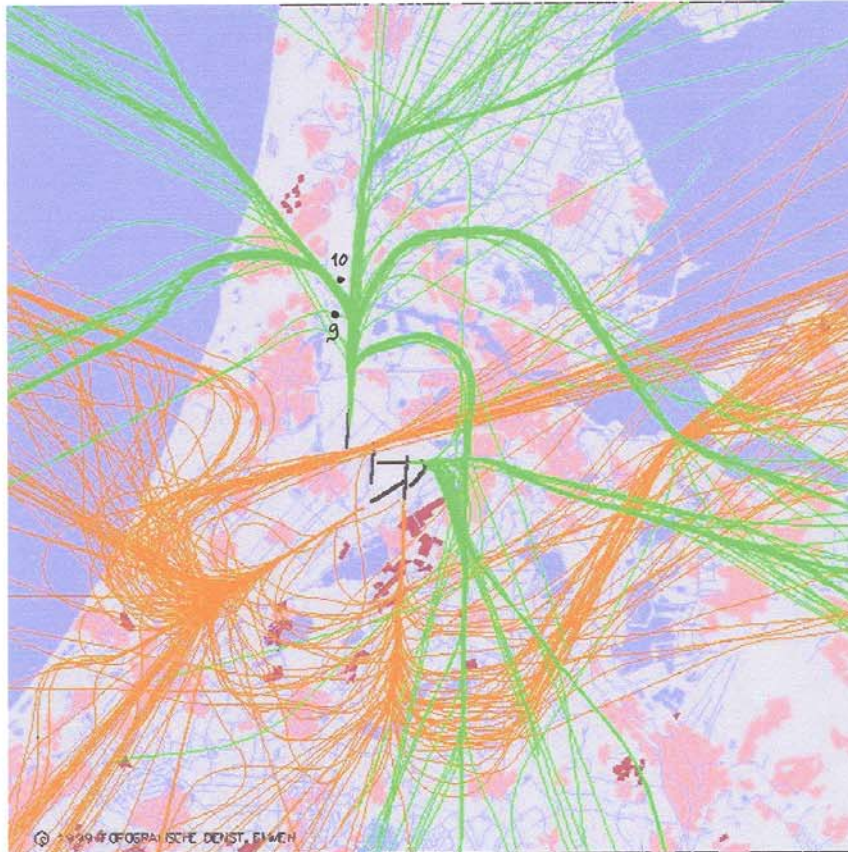
Fanosplot 10 juni 2005, ochtend (06:00-11:30 uur), bron: CROS

Tonende het startend verkeer van de Polderbaan dat tussen de handhavingspunten 9 en 10 door over de gemeente Veisen vliegt (groen is startend verkeer, oranje is landend)



Fanosplot 10 juni 2005, middag (11:30-17:00 uur), bron: CROS

Tonende het startend verkeer van de Polderbaan dat tussen de handhavingspunten 9 en 10 door over de gemeente Velsen vliegt (groen is startend verkeer, oranje is landend)



Fanosplot 10 juni 2005, avond (17:00-23:00 uur), bron: CROS

Tonende het startend verkeer van de Polderbaan dat tussen de handhavingspunten 9 en 10 door over de gemeente Velsen vliegt (groen is startend verkeer, oranje is landend)

**Bijlage 4: Fanomos plot van totale verkeer over één maand**



Fanomosplot over de gehele maand juli 2004 (bron: ministerie van V&W) die duidelijk toont hoe intensief Kennemerland wordt overvlogen. De daar gelegen woonkernen zijn niet meer te zien. Lichte lijnen (blauw) is landend verkeer; Donkere lijnen (groen) is startend.

Dergelijke plots zijn een samenstelling van vele plots van dagdelen, en komen slechts zelden beschikbaar, vandaar dat wij hier niet de meest actuele situatie kunnen tonen.

## Bijlage 5: baangebruik 2005

### Uitgaand verkeer

	<b>MER 2003</b>	<b>Corr fout</b>	<b>Alt A en B</b>		<b>MER 2003</b>	<b>Corr fout</b>	<b>Alt A en B</b>
Noord	127.458	119.165	120.542	Polder- Zwabbn	47%	47%	47%
Oost	3.038	2.836	2.868	Buitenv- Kaagbn	1%	1%	1%
Zuid	59.718	55.731	56.375	Aalsmeer- Zwabbn	22%	22%	22%
West	78.455	73.218	74.065	Kaag- Buitenvbn	29%	29%	29%
<b>Totaal</b>	<b>268.669</b>	<b>250.950</b>	<b>253.850</b>				

### Inkomend verkeer

	<b>MER 2003</b>	<b>Corr fout</b>	<b>Alt A en B</b>		<b>MER 2003</b>	<b>Corr fout</b>	<b>Alt A en B</b>
Noord	125.845	117.445	118.802	Polder- Zwabbn	47%	47%	47%
Oost	22.946	21.414	21.661	Buitenv- Kaag- Oostbn	9%	9%	9%
Zuid	46.789	43.666	44.170	Aalsmeer- Zwabbn	17%	17%	17%
West	73.141	68.259	69.048	Kaag- Buitenvbn	27%	27%	27%
<b>Totaal</b>	<b>268.721</b>	<b>250.784</b>	<b>253.681</b>				

<b>Totaal verkeer</b>							
	<b>MER 2003</b>	<b>Corr fout</b>	<b>Alt A en B</b>		<b>MER 2003</b>	<b>Corr fout</b>	<b>Alt A en B</b>
Noord	253.303	236.610	239.344	Polder- Zwabbn	47%	47%	47%
Oost	25.984	24.250	24.529	Buitenv- Kaag- Oostbn	5%	5%	5%
Zuid	106.507	99.397	100.545	Aalsmeer- Zwabbn	20%	20%	20%
West	151.596	141.477	143.113	Kaag- Buitenvbn	28%	28%	28%
<b>totaal</b>	<b>537.390</b>	<b>501.734</b>	<b>507.531</b>				
<b>vliegbew</b>	<b>537.800</b>	<b>501.900</b>	<b>507.700</b>				

Bron: MER Schiphol, maart 2004





## commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de voorzitter en de leden van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20017  
2500 AA Den Haag

Aan de voorzitter en de leden van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

uw kenmerk

uw brief

ons kenmerk  
1114 ts - 406 Sc/bt

onderwerp

Toetsingsadvies d.d. 11.03.2002 van de Commissie voor de m.e.r. en brief DGL/02.450109 d.d. 28.03.2002 aan de Tweede Kamer over het MER "Schiphol 2003"

doorkiesnummer  
(030) 234 76 02

Utrecht,  
2 mei 2002

Geachte voorzitters en leden van de Commissie,

Op 11 maart jl. bracht de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) het toetsingsadvies uit over het milieueffectrapport (MER) "Schiphol 2003" aan de ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Per brief van 28 maart jl. werd u door de ministers het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. aangeboden alsmede de reactie daarop van de ministers. Daarover wil ik het volgende bij u onder de aandacht brengen.

De Commissie voor de m.e.r. heeft niet de gewoonte om te reageren op de wijze waarop het bevoegd gezag gebruik maakt van haar adviezen. De adviezen van de Commissie voor de m.e.r. zijn immers niet bindend en het is aan het bevoegd gezag om te bepalen hoe het daarmee wenst om te gaan. In dit geval ziet de Commissie voor de m.e.r. zich echter genoodzaakt om te reageren met het oog op het opmerkelijke verschil tussen het toetsingsadvies van de Commissie en de reactie van de ministers daarop. In de brief van 28 maart aan u geven de ministers aan de constatering van de Commissie voor de m.e.r. niet te delen dat het MER essentiële tekortkomingen vertoont op de aspecten geluid en externe veiligheid. Zij zijn derhalve niet bereid in te gaan op de aanbeveling van de Commissie om het MER op die onderdelen aan te vullen. De kritiekpunten van de Commissie voor de m.e.r. worden in de reactie van de ministers slechts ten dele besproken en inhoudelijk selectief en onvolledig weergegeven. Door middel van deze brief als reactie op de zienswijze van de ministers wil ik u daarom kort samenvattend aangeven op welke essentiële onderdelen het MER naar de mening van de Commissie tekortschiet en aangevuld zou moeten worden voordat besluitvorming over de uitvoeringsbesluiten kan plaats vinden. Zij wijst er daarbij op dat geconstateerde kritiekpunten ook naar voren zijn gebracht door een groot aantal instanties tijdens de inspraak op het MER waaronder de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV), de Commissie Geluidhinder Schiphol (CGS), de provincie Noord-Holland, verscheidene gemeenten en samenwerkingsorganen en de milieubeweging. In haar toetsingsadvies verwijst de Commissie naar die inspraakreacties.

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl

Alvorens in te gaan op de belangrijkste kritiekpunten, is het nodig eerst stil te staan bij de opmerking in de brief van de ministers dat de Commissie voor de m.e.r. in haar advies stelt dat in het MER de juiste stappen zijn gevolgd om te komen tot een gelijkwaardige overgang naar een nieuw normenstelsel. Daarmee wordt de indruk gewekt dat de Commissie toch van mening is dat het MER toereikend zou zijn voor de besluitvorming. Het is op zich correct dat de Commissie in haar toetsingsadvies constateert dat de omschrijving van de stappen in de overgang in het MER zijn gepresenteerd overeenkomstig de systematiek in het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart. In het vervolg van het advies geeft de Commissie echter aan dat de onderbouwing van die stappen op essentiële onderdelen van de aspecten geluid en externe veiligheid ontbreekt. Daardoor is het niet goed mogelijk om op basis van het MER te beoordelen of het nieuwe normenstelsel een gelijkwaardige bescherming biedt en of het nieuwe stelsel zal werken voor deze aspecten.

Onder alle kritische opmerkingen die de Commissie voor de m.e.r. naar voren bracht in haar toetsingsadvies, acht zij de volgende aspecten het belangrijkste voor de behandeling van het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart en de besluitvorming over de beide uitvoeringsbesluiten:

1. de scenariogevoeligheid en gevoeligheid voor onzekerheden in de geluidberekeningen;
2. het aantal en de ligging van de handhavingspunten geluid;
3. de rol van het Totaal Volume Geluidimmissie (TVG) in het stelsel;
4. het ontbreken van het Groeps Risico (GR) in het stelsel;
5. de rol van het Totaal Risico Gewicht (TRG) in het stelsel.

#### 1. De scenariogevoeligheid en gevoeligheid voor onzekerheden in de geluidberekeningen

In haar advies stelt de Commissie voor de m.e.r. dat het MER onvoldoende duidelijk maakt wat de invloed van de beperkte kwaliteit van de rekenmethode en de keuze van de scenario's is op de bepaalde grenswaarden voor de individuele handhavingspunten en voor het TVG. De Commissie is van oordeel dat het MER aan het laatstgenoemde punt aandacht besteedt, maar is desondanks van mening dat de gevoeligheid van de eindresultaten voor verschillende scenario's niet voldoende uit de verf komt. Het punt van de rekenonnauwkeurigheid en met name het punt van de waarschijnlijk systematisch te lage waarden van de berekende geluidsbelastingen, wordt zowel in het MER als in de brief van 28 maart genegeerd. Het MER en het memo van de directie ONL dat als bijlage 7 in het advies van de Commissie is opgenomen, maken wel duidelijk dat bij de overgang een onzekerheid van minstens 0,1dB aanwezig is en de Commissie acht het niet uitgesloten dat fouten tot 1dB mogelijk zijn voor bepaalde handhavingspunten. Grenswaarden in twee decimalen zoals gepresenteerd in het MER, zijn in dit licht absurd.

## 2. De handhavingspunten geluid

In het MER wordt een beperkt aantal handhavingspunten voorgesteld in het nieuwe stelsel: 31 punten in de nabijheid van de 35 Ke- (dan wel de 58  $L_{den}$ -contour) en 25 punten in de nabijheid van de 26 dB  $L_{Aeq}$  - (dan wel de corresponderende  $L_{night}$  - contour). In het huidige stelsel liggen 250 handhavingspunten op de 35 Ke etmaalzone en 375 handhavingspunten op de 26 dB  $L_{Aeq}$  nachtzone. Het is evident dat 31 plus 25 handhavingspunten niet dezelfde bescherming kunnen bieden als het vele malen grotere aantal punten in het huidige zone-stelsel, vooral in het gebied buiten de 35 Ke-contour.

In het NLR Rapport *Resultaten onderzoek beschermende werking van het huidige en het nieuwe geluidsstelsel Schiphol* (NLR-CR-2001-373) dat als bijlage bij het MER is gepresenteerd, is duidelijk aangegeven dat meer handhavingspunten nodig zijn. Niettemin stelt het MER dat het beperkte aantal handhavingspunten een bescherming biedt die gelijkwaardig is aan het bestaande stelsel. In de brief van 28 maart geven de ministers aan dat nu meteen 4 extra punten worden toegevoegd op of nabij de 35 Ke-contour naar aanleiding van een aanbeveling van de Commissie en dat verder het voorgestelde beperkte aantal handhavingspunten in 2005 uitgebreid zal worden met handhavingspunten in het gebied tussen de 35 en 20 Ke-contouren op basis van de resultaten van een monitoringprogramma en advies van de CDV. Hiermee wordt naar de mening van de Commissie voor de m.e.r. aangegeven dat het nieuwe stelsel in ieder geval in de periode tot aan 2005 niet gelijkwaardig zal zijn aan het huidige zonestelsel.. De brief van 28 maart gaat hierop niet in.

## 3. De rol van het Totaal Volume Geluidimmissie (TVG)

Het MER is onduidelijk in wat precies de rol is van het TVG in het nieuwe normenstelsel voor geluid. Onder punt 1 hiervoor is aangegeven dat het voorgestelde beperkte aantal handhavingspunten niet dezelfde bescherming kan geven als het huidige zonestelsel. Het verschil moet kennelijk worden gecompenseerd door de gekozen variant van het TVG (TVG-kassa). Met andere woorden, vóórdat op een aanzienlijk aantal individuele handhavingspunten de grenswaarden dicht benaderd of overschreden worden, dient de grenswaarde van TVG-kassa benaderd of overschreden te worden en de "waarschuwing" af te geven dat er in globale zin bijgestuurd moet worden. Ondanks het feit dat de grenswaarden van TVG-kassa zonder meteocorrecties worden bepaald en de grenswaarden voor de handhavingspunten met meteocorrecties, is de Commissie er niet van overtuigd dat het TVG-kassa de hiervoor genoemde waarschuwende rol zal spelen. In bijlage 1 bij de brief van de ministers d.d. 28 maart wordt eerst ontkend dat het verschil in aantal handhavingspunten gecompenseerd dient te worden door het TVG en vervolgens wordt uitgelegd dat het wel het geval is: *"Het TVG waarborgt dat, in combinatie met de handhavingspunten en regels voor het gebruik van het luchtruim en het banenstelsel, buiten de 58 dB (A)  $L_{den}$ -contour niet méér geluidbelasting neerslaat dan 58 dB(A)  $L_{den}$ ."*

In het toetsingsadvies heeft de Commissie voor de m.e.r. duidelijk aangegeven dat het slechts zinvol is om naar de totale geluidimmissie te kijken als de geluidhinder daarin wordt betrokken.

In dit verband wijst de Commissie op de volgende passage in haar toetsingsadvies: *Met de grenswaarde van het TVG wordt een milieugrens gesteld, aldus het MER, namelijk aan de totale hoeveelheid geluidsbelasting. De geluidsbelasting is een afgeleide fysische maat, die een weging dient te bevatten naar ruimte en tijd om een goede maat voor de milieubelasting (n.l. de geluidhinder) op te leveren. De tijdscomponent omvat de weegfactoren voor avond en nacht en de integratie over de periode van een jaar volgens de L<sub>den</sub>-systematiek. De ruimtecomponent houdt rekening met de verdeling over het studiegebied. Hierbij is het onvermijdelijk om hierin de bewoningsdichtheid en de dosis-effectrelaties te betrekken, zoals de Commissie in het tussentijdse toetsingsadvies over het concept MER al duidelijk heeft gemaakt. De in artikel XII van de wijziging van de Wet luchtvaart gestelde eis van verdelingsonafhankelijkheid maakt dat het TVG geen zinvolle milieumaat is. Dan zou men ook de tijdscomponent wel weg kunnen laten en stellen dat de TVG niet af mag hangen van het tijdstip waarop wordt gevlogen.* Het door de Commissie voorgestelde TAEG (Totaal Aantal Ernstig Gehinderden) vertoont deze bezwaren niet en is een goed gefundeerde maat voor de totale geluidhinder die wordt veroorzaakt. Het TAEG speelt bovendien in op de toekomstige verplichting tot "noise mapping" wanneer de Europese richtlijn omgevingslawaaai van kracht wordt.

#### 4. Het Groeps Risico (GR)

Het is gebruikelijk de externe veiligheid te karakteriseren door twee maten: het individuele risico (IR) en het groeps risico (GR). Het IR is de kans dat een individu op een bepaalde plaats overlijdt. Dit wordt weergegeven door middel van risicocontouren op de kaart. Het GR geeft de kans dat een groep van een bepaalde grootte tegelijkertijd om het leven komt. De FN-curve is hiervan de meest gebruikte weergave. De Commissie ziet niet in waarom het GR niet in de vorm van een FN-curve is gepresenteerd. Voor de PKB Schiphol en omgeving en dus in het huidige stelsel gebeurde dat wel. De FN-curve toont namelijk ondubbelzinnig of de beheersing van het luchtverkeer samen met de beheersing van de ruimtelijke ordening het gewenste effect van het standstill van het risico hebben gehad. Het feit dat er voor FN-curven geen normen bestaan is geen goed argument. De FN-curve is ook internationaal de meest breed geaccepteerde GR-maat en ondersteunt derhalve het besluit- en bewustwordingsproces.

Belangrijk voor de beheersing is het stellen van een norm. Voor het IR vindt dit plaats. Voor het GR (of de in het MER voorgestelde maat TRG) is de normstelling niet te vinden. Voor het GR wordt zelfs gesuggereerd dat het bijzonder moeilijk zou zijn tot een normstelling te komen.

Allereerst wijst de Commissie op een theoretische aanzet voor een GR-normstelling voor Schiphol, die zij al in 1994 heeft gegeven<sup>1</sup>. Deze normstellingstheorie is ook internationaal gepubliceerd<sup>2</sup>. Van de zijde van de ministeries van V en W en van VROM is hierop niet gereageerd.

Ten tweede is het praktisch gesproken eenvoudig om tot een normstelling voor het GR voor Schiphol te komen. Immers het groepsrisico (FN-curve) zoals dat bestond rond Schiphol op het moment dat de motie van Van Gijzel werd aangenomen in de Tweede Kamer is in feite de norm voor het GR.

<sup>1</sup> Toetsingsadvies van de Commissie over het Integrale MER Schiphol en Omgeving, par. 2.5 en in bijlage 6 (Normstelling voor groepsrisico's Schiphol), 23 augustus 1994.

<sup>2</sup> J.K. Vrijling, W. van Hengel & R.J. Houben: "Acceptable risk as a basis for design". Reliability Engineering and System Safety 59 (1998) pp. 141 - 150.

Het is onjuist te denken dat het statistisch-causale veiligheidsmodel tot een norm voor het GR zou leiden (blz. 21 van deel 1 en blz. 51 van deel 2 van het MER en art. XVI van de wijziging van de Wet luchtvaart en ook bijlage 1, blz. 6 bij de brief van 28 maart 2002). Dit model kan alleen aangeven wat het directe effect van beheers- en technische maatregelen voor de externe veiligheid is.

#### 5. Het Totaal Risico Gewicht (TRG)

In plaats van het GR wordt in het nieuwe stelsel een nieuwe maat geïntroduceerd: het TRG. Het is de Commissie voor de m.e.r. onduidelijk welke rol deze nieuwe maat in het nieuwe stelsel moet vervullen, ook na de reactie van de ministers in de brief van 28 maart. Het TRG wordt gedefinieerd in het MER als de verwachtingswaarde van het aantal kg vliegtuig dat per jaar ten gevolge van een ongeval op de grond rondom de luchthaven terechtkomt.

De Commissie herhaalt hier dat het TRG naar haar mening geen goede risicomaat is, omdat slechts de bedreiging in aanmerking wordt genomen en niet het potentiële verlies aan mensenlevens, aangezien de bevolkingsdichtheid op de ongevalsplaats niet in de formulering is opgenomen.

Het volgende voorbeeld maakt duidelijk dat dit van groot belang is. Als alle vluchten over het centrum van Amsterdam zouden worden geleid, dan verandert het TRG niet doch het GR neemt dramatisch toe.

De Commissie is gaarne beschikbaar voor het verstrekken van eventueel benodigde nadere informatie.

Hoogachtend,



ir. N.G. Ketting,  
voorzitter

## Verbeterd uitvliegen vanaf de Polderbaan

### 1. Inleiding

Dit voorstel is een nadere uitwerking van een voorstel dat wij reeds op 8 februari 2004 aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat (en aan CROS) stuurden in het kader van de MER 2004 (herstel rekenfout en routewijziging Spaarndam). Wij gaven daarbij aan dat dit voorstel een goede kans maakte om als MMA (Meest Milieuvriendelijk Alternatief) te dienen naast de toen ter tafel liggende alternatieven A en B. De verwachting is nog steeds dat dit voorstel aanzienlijk milieuvriendelijker is dan de op grond van genoemde MER geïmplementeerde routewijziging bij Spaarndam.

### 2. Samenvatting

Voorstel:	uitvliegen over het weidegebied in het verlengde van de Polderbaan, waarbij eerst zo steil mogelijk wordt gestart om vervolgens met minimaal motorvermogen tot boven zee te vliegen om pas daar verder te klimmen
Gevolgen:	- aanzienlijke vermindering van de milieu effecten ten opzichte van de door de huidige uitvliegroutes veroorzaakte geluidsoverlast - géén capaciteitsvermindering voor de <i>mainport</i> - toename vertrouwen in de overheid en luchtvaartsector

### 3. Korte beschrijving van het voorstel

Het voorstel betreft een verbeterde wijze van uitvliegen vanaf de Polderbaan voor de westelijke uitvliegroutes (Bergi en Refso), en omvat twee elementen:

- een andere route (zie kaart, bijlage 1)
- een andere vliegprocedure (zie schets, bijlage 2)
- indien gekozen voor deze route, moet het merendeel van het vliegverkeer over de "hartlijn" worden afgewikkeld. De bandbreedte van de route zou vrijwel alleen benut moeten worden in uitzonderingsgevallen.

De voorgestelde route volgt een traject dat werkelijk in het verlengde ligt van de Polderbaan en dat het vliegverkeer leidt tussen de dichtbevolkte gebieden van Zaanstad en Kennemerland door. Precies zoals bedoeld was bij de parlementaire besluitvorming over en aanleg van de Polderbaan.

Het tweede element omvat een vliegprocedure waarbij zo steil mogelijk wordt gestart totdat een zekere (veilige) hoogte is bereikt. Vervolgens wordt met minimaal motorvermogen horizontaal verder gevlogen tot boven zee, om daar verder te klimmen tot kruishoogte. Met deze vliegprocedure (die elders in de wereld al wordt toegepast) wordt de geluidsbelasting beperkt tot zo dicht mogelijk bij het terrein van Schiphol zelf, en treedt een zeer sterke reductie van de geluidsbelasting op in vrijwel het hele gebied daaromheen.

Het steil klimmen en vervolgens met minimaal motorvermogen doorvliegen tot zee of ander weinig bewoond gebied is bij meer startbanen mogelijk. Een vergelijkbaar voorstel wordt gedaan door Stichting Natuur en Milieu.

Het derde onderdeel is essentieel voor het daadwerkelijk verminderen van geluidshinder. Routes worden in de besluitvorming zorgvuldig gepland, maar in werkelijkheid niet gevlogen omdat een bandbreedte van zo'n 5 kilometer wordt gehanteerd, waarbinnen de vliegtuigen mogen vliegen. De door ons voorgestelde route vliegt op een aantal stukken tussen woonkernen door. Wanneer daarvan af wordt geweken en toch boven woonkernen wordt gevlogen leidt de route nog steeds niet tot het gewenste effect. Het is daarom essentieel dat zuiver wordt gevlogen op deze route om werkelijk het maximale effect te krijgen voor reductie van de geluidshinder. Overigens geldt dit voor alle routes. De luchtverkeersleiding speelt hierin een cruciale rol en zou hier geen beperkende factor in mogen zijn.

#### **4. Motief**

Het motief voor het indienen van dit voorstel ligt in de eerste plaats in de onevenredig grote overlast die in de IJmond is ontstaan na het openen van de Polderbaan. De bij CROS geregistreerde klachten spreken wat dat betreft duidelijke taal. Het feit dat door de Polderbaan een deel van de overlast rond Amsterdam en Amstelveen is teruggebracht is op zich een mooi gegeven, maar levert per saldo geen verbetering op. De overlast is simpelweg verlegd naar een ander dichtbevolkt gebied. Ons voorstel pleit voor een route die over een zo dun mogelijk bevolkt gebied leidt. Bijkomend voordeel is dat door het lage aantal werkelijk gehinderden, een fatsoenlijke compensatie voor hen ook binnen bereik ligt.

Een tweede motief is dat een groot deel van de overlast die als gevolg van het gebruik van de Polderbaan wordt veroorzaakt, vermijdbaar is. Wij doen hier voorstellen die aangewend kunnen worden om de overlast te verminderen zonder de *mainport* functie van Schiphol in gevaar te brengen. Vermijdbare hinder is voor de logisch denkende burger nog onbegrijpelijker dan de overlast die minimaal noodzakelijk is bij een grote luchthaven als Schiphol.

Het derde motief wordt gevormd door het gegeven dat bij de behandeling van de wet Luchtvaart steeds is benadrukt dat de Polderbaan zó is aangelegd dat in het verlengde van de baan weinig woongebieden liggen. Het voorlichtingsmateriaal van VenW dat destijds bij de aanleg van de baan werd verspreid, bevestigt overigens de genoemde verwachting. Het daarin opgenomen kaartmateriaal toont geluidszones die precies in het verlengde van de nieuwe baan liggen, en die op behoorlijke afstand blijven van de wooncentra in de IJmond (zie bijlage 3). Daaruit spreekt de suggestie dat ook over die gebieden in het verlengde van de baan zal worden gevlogen. Dat is echter niet het geval. Een groot deel van de overlast ontstaat juist omdat het zware transatlantische vliegverkeer direct na de start naar het westen afbuigt en een route volgt die afwijkt van de hartlijn en die precies over het dichtbevolkte gebied van de IJmond (150.000 inwoners) loopt. Dit is volledig in strijd met de bedoeling van de wet en met de suggesties die zijn gewekt bij de parlementaire besluitvorming. Overigens is dit ook in het Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid aan de orde gesteld.

#### **5. Nadere toelichting op het voorstel**

##### *Route*

De route is ingegeven door een blik op de landkaart die snel duidelijk maakt dat het heel goed mogelijk is om voor startende vliegtuigen van de Polderbaan een route te kiezen

die precies tussen de woonkernen door gaat. De route is geïnspireerd door de oorspronkelijke suggestie van V&W. De route is de natuurlijke uitvliegrichting van de Polderbaan zelf (rechtuit). Startende vliegtuigen kunnen in het verlengde van de Polderbaan een route vliegen die, mits de hartlijn gevolgd wordt, precies tussen de woonkernen doorgaat. Een dergelijke route blijkt ook goed uitvoerbaar ("vliegbaar"), zeker nu rekening is gehouden met door LVNL eerder aangegeven bezwaren. Ten opzichte van de eerste versie heeft dit geresulteerd in minder bochten in de route en een betere aansluiting op de luchtweg U(L)602. Daarmee zijn problemen op gebied van navigeerbaarheid weggenomen, evenals mogelijke veiligheidsrisico's bij het schietgebied ten zuiden van Den Helder.

#### *Uitvliegprocedure*

De uitvliegprocedure is een destijds door Fokker ontwikkelde methodiek om tegemoet te komen aan de zeer stringente geluidseisen op het John Wayne Airport in California. De procedure houdt in, dat na de start zo steil mogelijk wordt geklommen naar een veilige hoogte, waarna vervolgens horizontaal (met minimaal motorvermogen en minimale geluidsemissie) naar zee wordt gevlogen, om pas dáár weer gas te geven om verder te klimmen. De procedure werd zelfs vast geprogrammeerd in de automatische piloot van de Fokker 100, iets wat zonder meer ook mogelijk is bij de modernere vliegtuigen van vandaag de dag. Dit laatste werd ook bevestigd door een deskundige van Boeing tijdens een door CROS georganiseerde presentatie op 16 december 2004.

#### *Concentratie geluid beperken tot klein gebied rond startbanen*

Dezelfde deskundige gaf aan dat de beste strategie om de geluidshinder voor de omwonenden te beperken is gelegen in het concentreren van het geluid in een zo klein mogelijk gebied rond de startbanen. In dat gebied (voornamelijk het luchthaventerrein zelf) is geluidshinder immers onvermijdelijk en kan alleen worden opgelost met het isoleren of slopen van woningen. In het gebied daarbuiten kan op gebied van hinderbeperking veel worden bereikt door goed gekozen routes en vliegprocedures, zoals boven beschreven. Overigens blijkt dat een studie op gebied van hinderbeperking die samen met KLM, LVNL en Schiphol en Boeing werd voorbereid, te zijn stopgezet bij gebrek aan budget. Gezien de grote problematiek die door de milieuhinder wordt veroorzaakt, zou deze keuze heroverwogen moeten worden.

#### *Bestaande mogelijkheden benutten om vliegtuigen sneller op te laten stijgen*

Tenslotte bestaan er verschillende mogelijkheden om vliegtuigen sneller hoogte te laten winnen. Deze worden op dit moment niet ten volle benut. Dit zijn:

- uitsluitend starten met *full thrust* (nu wordt doorgaans met verminderd vermogen gestart);
- starten met een grotere *flap setting* (waardoor meer stijgvormogen ontstaat),
- het opleggen van een lagere uitvliegsnelheid zodat het vermogenssurplus dat daarmee beschikbaar komt kan worden benut om sneller hoogte te winnen.

Kortom, het inzetten van alle kwaliteiten van de hedendaagse vliegtuigen om zo snel mogelijk een hoogte te bereiken waarbij de geluidsoverlast zo klein mogelijk is, biedt vele mogelijkheden voor hinderbeperking.

## **6. Onderbouwing van het voorstel**

#### *Overvliegen dichtbevolkt gebied: strijdig met uitgangspunten Schipholwet*

Belangrijk uitgangspunt van de Schipholwet was een herverdeling van de vliegtuighinder door te gaan vliegen over *minder dichtbevolkte gebieden*. Met zijn 150.000 inwoners hoort de IJmond bepaald niet thuis in deze categorie gebieden. Toch is aan de IJmond een onevenredig groot deel (ongeveer 25%) van alle vliegbewegingen van Schiphol toe-



bedeeld. Niet alleen wordt er boven de IJmond veel meer startend verkeer afgewikkeld dan ooit was beloofd, ook wordt boven de IJmond veel landend verkeer binnengevlogen. Ook die hinder is vermijdbaar, omdat er ook via zee kan worden aangevlogen. Dit voorstel komt terug in ons andere voorstellenoverzicht.

Hier is relevant dat de IJmond zowel startend als meer landend verkeer te verwerken krijgt dan ooit is bedoeld en beloofd. Deze hinder is bovendien vermijdbaar.

#### *Explosie van klachten*

Uit de door de CROS gepubliceerde klachtencijfers blijkt vanaf de ingebruikname van de Polderbaan per 1 juli 2003 een explosieve groei van het aantal klachten uit Velsen.

	2001	2002	2003 kw 1/2	2003 kw 3/4	2004
Aantal klachten	2.687	1.518	1.207	20.505	97.864

Opmerkelijk genoeg is sedertdien de klachtenstroom niet afgezwakt: er was dus géén sprake van alleen een gewenningsprobleem. De klachtenstroom en het aantal klagers is gestaag blijven groeien, hetgeen een duidelijke indicatie is dat de geluidsbelasting wordt ervaren als onacceptabele overlast.

#### *Gevaar*

Vliegen over (of nabij) het industriële complex van de IJmond brengt een uitzonderlijk risico met zich mee. Dit industrieterrein herbergt een opslag van ammoniak (9.600 ton) en vloeibare zuurstof (1.820 ton). De opslagplaatsen daarvoor zijn niet toegerust op ernstige (vliegtuig) ongelukken. Mocht dit het geval zijn, dan wordt een ramp veroorzaakt die vele tienduizenden doden in Velsen, Spaarndam, Haarlem en omstreken tot gevolg zal hebben.

Natuurlijk is de kans op een dergelijk ongeval niet bijzonder groot. Bij het maken van risico analyses speelt echter nog een andere factor een bepalende rol. Dat is de mate van de ernst van de gevolgen. Als het gebeurt, zijn de gevolgen ervan, ook in economische zin, niet te overzien. Dat alleen al is voldoende de grond om er werkelijk alles aan te doen dit risico uit te sluiten.

### **7. Verwachte effecten voor de omgeving**

De verbeterde uitvliegwijze van de Polderbaan levert aan aantal belangrijke voordelen:

1. minder mensen worden getroffen door vlieghinder, doordat een route wordt gevlogen tussen de dichtbevolkte woongebieden van Kennemerland en de Zaanstreek door.
2. minder mensen worden getroffen door vlieghinder, doordat de voetprint van het geluid wordt beperkt tot zo dicht mogelijk bij het terrein van Schiphol zelf.
3. in de woonkernen ten noorden van de Polderbaan zal de geluidsbelasting significant verminderen (zie navolgende tabel).
4. het veiligheidsrisico wordt drastisch verminderd: zowel in sociaal als economisch opzicht.
5. bijkomende voordelen voor Spaarndam. Het beschreven voorstel is tevens gunstiger voor Spaarndam, omdat de voorgestelde route op grotere afstand van de dorpskern passeert dan de in 2004 gewijzigde route.
6. ook Assendelft zal naar verwachting baat hebben bij het voorstel, maar dan dankzij het steiler uitklimmen van de vliegtuigen waardoor deze ruwweg tweemaal zo hoog zullen overvliegen dan nu het geval is. Doordat de vliegtuigen dan al de veilige hoogte hebben bereikt waarop ze hun motorvermogen hebben geminimaliseerd, levert dit bovendien een zeer aanzienlijke reductie van het geluid op de grond op.

Met behulp van de CD-ROM van het NLR, getiteld: "Groei van de luchtvaart in Nederland, technologie als oplossing" is voor de verschillende uitvliegroutes vanaf de Polderbaan (waaronder de voorgestelde verbeterde route) de geluidsbelasting per woonplaats bepaald. Model hiervoor is een Boeing 747-300, een ouder type vliegtuig dat onlangs bij de KLM uitgefaseerd is, waardoor hogere decibelwaarden worden berekend dan bij modernere vliegtuigen mag worden verwacht.

In onderstaande tabel wordt het resultaat van alléén de **verbeterde route** weergegeven; de steilere klimprocedure is hierin niet verwerkt.

<b>Effecten (in dB) van de verbeterde route zónder steilere klimprocedure</b>				
<b>Locatie</b>	<b>Oude route Refso/Bergi</b>	<b>Nieuwe route Spaarndam</b>	<b>Verbeterde route Refso/Bergi</b>	<b>Verbetering tov oude route</b>
Spaarndam	80	73	69	11
Velserbroek	76	70	66	10
Velsen-Zuid	77	77	< 60	> 17
IJmuiden	77	77	< 60	> 17
Velsen-Noord	79	77	< 60	> 19
Beverwijk	76	77	60	16
Wijk aan Zee	77	75	< 60	> 17

Zoals te zien geeft de verbeterde uitvliegroute een aanzienlijke verbetering voor de meest dichtbevolkte gebieden (3dB is een halvering van de geluidsenergie). De effecten voor de kernen van Assendelft en Uitgeest zijn met het ons ten dienste staande model niet te berekenen, en zijn om die reden niet in de vergelijking opgenomen. Juist daar zal de steilere klimprocedure gevolgd door het drastisch terugnemen van het motorvermogen zijn vruchten afwerpen.

## **8. Verwachte effecten op de *mainport***

*Geen negatief effect op capaciteit luchthaven.*

Het verbeterde uitvliegen van de Polderbaan heeft geen negatieve consequenties voor de capaciteit van de luchthaven. Schiphol (ook met de 42,5 miljoen passagiers uit 2004) heeft nog een geweldig grote overcapaciteit, mede dankzij zijn vijf (en feitelijk zelfs zes) banen. Zie navolgende tabel.

<b>Startbanen en passagiersaantallen van de 4 Europese <i>mainports</i> (cijfers 2002)</b>			
	<b>Aantal passagiers (miljoen)</b>	<b>Aantal Startbanen</b>	<b>Passagiers/baan (miljoen)</b>
London, Heathrow	63	2	32
Frankfurt am Main	48	2	24
Paris, Charles de Gaulle	48	3	16
Amsterdam, Schiphol	41	5	8

De overcapaciteit werd destijds ook expliciet bevestigd door het vermaarde citaat van minister Jorritsma: "Want die vijfde baan, die hebben we helemaal niet nodig om de *mainport* doelstelling te kunnen halen, dat kan op de bestaande banen net zo goed. Alleen, die bezorgen veel te veel overlast. Dus de vijfde baan, wordt niet aangelegd om gigantisch veel meer passagiers te kunnen accommoderen of veel meer vliegtuigbewegingen te kunnen maken, maar die wordt aangelegd om te kunnen zorgen dat we doen wat we ook beloven, namelijk een *standstill* van allerlei milieueisen geconformeerd aan

het jaar 1990 en bovendien nog groei te kunnen accommoderen". Overigens zijn deze uitspraken regelmatig in soortgelijke bewoordingen door de heer Cerfontaine van Schiphol bevestigd. Wij menen er op te mogen vertrouwen dat deze uitspraken juist zijn.

#### *Werken aan herstel vertrouwen van de burger*

Omwonenden van Schiphol worden de afgelopen jaren in toenemende mate geconfronteerd met zware milieuhinder. Daarbij lopen ze keer op keer aan tegen een onduidelijke en ondemocratische besluitvorming rondom dit thema en is verzuimd hen serieus te betrekken bij het zoeken naar oplossingsrichtingen. Afspraken met burgers zijn in dit kader vrijwel nooit nagekomen. Bovendien is een groot deel van de hinder vermijdbaar, hetgeen al helemaal niet uit te leggen valt aan een weldenkend mens. Het vertrouwen in de overheid en de sector is hierdoor ernstig geschaad.

Het uitvoeren van ons voorstel draagt op twee manieren bij aan herstel van dit vertrouwen. Door de route alsnog te laten lopen zoals die gepland en beloofd was, komt de overheid alsnog haar afspraken na met de burger.

Ten tweede kunnen de overheid en de sector door het uitvoeren van de voorgestelde wijzigingen in de vliegprocedures aantonen dat zij hun uiterste best doen de hinder die vermijdbaar is weg te nemen. Het feit dat wij op deze wijze betrokken worden in dit proces, ervaren wij vooralsnog als zeer positief. Wij begrijpen dat dit vraagstuk niet simpel is op te lossen en onderkennen de economische belangen. Het zou ons echter veel vertrouwen (terug) geven wanneer wij daadwerkelijk als partner in dit proces betrokken worden en zien dat bij de overheid en de sector de wil aanwezig is rekening te houden met de belangen van de bewoners en alle mogelijke (en praktisch uitvoerbare) maatregelen nemen om de omgeving van Schiphol te beschermen tegen overtollige overlast.

#### *Financiële gevolgen*

De diverse maatregelen hebben wel consequenties op financieel vlak.

- Een aantal maatregelen heeft tot gevolg dat routes langer worden, waardoor meer brandstof nodig is. In sommige gevallen zijn ook hiervoor oplossingen te bedenken, in sommige gevallen zal het gewoon meer geld kosten.
- Versneld opstijgen vraagt extra brandstof en zal dus extra kosten met zich meebrengen.
- Het volgen van andere procedures en het volgen van de hartlijn vraagt een investering in de capaciteit (zowel kwantitatief als wellicht kwalitatief) van de Luchtverkeersleiding.
- Een positief financieel effect wordt behaald doordat het aantal gehinderden die gecompenseerd zouden moeten worden, teruggebracht wordt tot een zeer beperkt aantal bewoners.

Ons ontbreken de middelen om deze effecten door te kunnen berekenen, maar zowel de overheid als de luchtvaartsector beschikken wel over de middelen om deze effecten op financieel vlak globaal in kaart te brengen. Er staat tegenover dat de verbeteringen die de maatregelen moeten opbrengen veel negatieve effecten van de *mainport* functie wegneemt.

#### *Effect op de capaciteit*

Een ander nadeel schuilt in de *mogelijke* verlaging van de (piek)capaciteit. Nadrukkelijk spreken wij hier van een *mogelijke* verlaging, want of dit werkelijk zo is staat niet vast. Het NLR heeft dit bij eerdere gelegenheden niet kwantitatief kunnen vaststellen op basis van de gegevens die door de luchtvaartsector werden aangeleverd. Wij vragen ons af of hierin werkelijk een capaciteitsbeperking schuilt, want getuige voorgaande tabel slagen

alle overige *mainports* in Europa er in om aanzienlijk méér passagiers af te handelen op (veel) minder banen dan Schiphol!

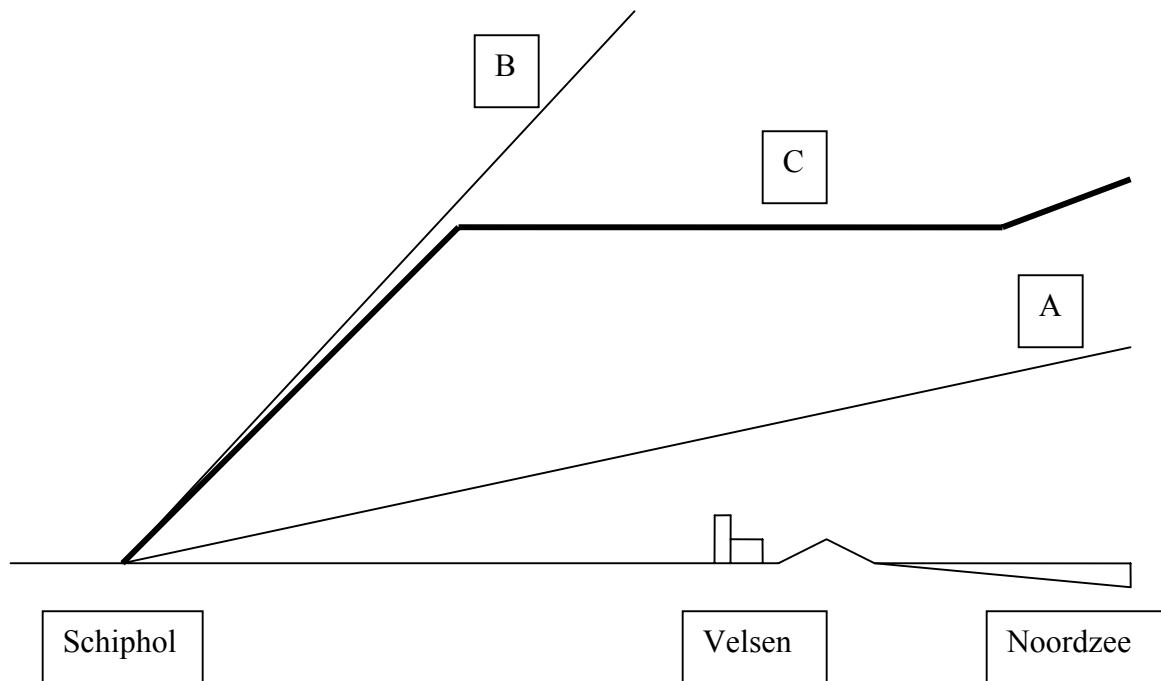
### **9. Wijze van uitvoering**

Bij het vormgeven en toepassen van de maatregelen speelt de LVNL een cruciale rol. Het inrichten van een nieuwe route, het verhogen van het aantal vliegtuigen dat de hartlijn van de routes volgt en het inrichten van nieuwe uitvliegprocedures moet en kan door LVNL worden uitgevoerd. Voorwaarde is dat deze organisatie daarvoor de middelen en capaciteit ter beschikking wordt gesteld en bij hen de wil aanwezig is hieraan te werken. Voor het introduceren van de “John Wayne Departure” kunnen heel goed onafhankelijke (buitenlandse) deskundigen ingeschakeld worden. De maatschappijen Fokker en Boeing hebben hun vliegtuigen voor deze procedure geschikt gemaakt voor andere vliegvelden en zullen zeker bereid zijn dit ook voor Schiphol te doen. Volledigheidshalve merken wij op dat deze uitvliegprocedure ook op verschillende andere banen van Schiphol zou kunnen worden toegepast, en dus in een veel groter gebied rond Schiphol verbetering zou kunnen brengen.

### **10. Bijlagen**

1. routekaart tonende verbeterde route
2. schematische weergave verbeterde startprocedure (“John Wayne Departure”)
3. kaart met geluidscontouren uit voorlichtingsbrochure 1995 van ministerie van VenW
4. Fanomosplot tonende verkeersintensiteit boven de IJmond

## Bijlage 2: verbeterde procedure voor het uitvliegen van de Polderbaan



Verklaring:

**A= huidige uitvliegwijze**, waarbij met optimaal “zuinig” vermogen wordt gestart, waardoor slechts langzaam hoogte wordt gewonnen

**B= maximaal steile uitvliegwijze**

**C= verbeterde uitvliegwijze**, waarbij eerst zo steil mogelijk wordt gestart, daarna horizontaal (met minimaal motorvermogen) wordt gevlogen tot boven zee, en daarna verder wordt geklommen naar kruishoogte. Deze vliegwijze is door ons de John Wayne Departure gedoopt, naar het vliegveld van die naam in Californië waar deze vliegwijze onderdeel vormt van de geldende standaard Noise Abatement Procedure. Deze vliegwijze is standaard ingeprogrammeerd in de autopilot van bijvoorbeeld de Fokker100 .



# Gemeente Aalsmeer

M/S/SG/PSG	dienst <i>dgtl</i>
DBS	
20/06/2005	
<i>20/6</i>	
Opbergen	
Afdeling	

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	5710
Doss. nr.	11
Ministerie van Verkeer en Waterstaat t.a.v. Staatssecretaris Mw. M. Schultz Van Haegen Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid	
20 JUNI 2005	
Ter behandeling aan:	Opbergen
<i>LH via DG</i>	
Copy ex.	
Afdieningstermijn	<i>21/07/2005</i>

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
t.a.v. Staatssecretaris Mw. M. Schultz Van Haegen  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag

**Ons kenmerk**  
2005-8116/RO

**Inlichtingen bij**

**Doorkiesnummer**  
0297-387629

**Uw brief van**

**Uw kenmerk**

**Bijlage(n)**

**Aalsmeer**  
14 juni 2005

**Onderwerp**

verbetervoorstellen evaluatie Schipholbeleid

**Verzonden**

Geachte mevrouw Schultz Van Haegen,

In december 2004 heeft u ons de mogelijkheid geboden om verbetervoorstellen in het kader van de Evaluatie van het Schipholbeleid in te dienen. Hierbij bieden wij u verbetervoorstellen aan voor het door u geformuleerde beleid. De verbetervoorstellen hebben betrekking op de Motie Baarda, de ruimtelijke beperkingen van het Luchthavenindelingbesluit en het beperken van geluidhinder in de Schipholregio.

## Motie Baarda/ verslechtering geluidssituatie Aalsmeer

Verbetervoorstel: Punt K (met de destijds toegestane geluidsruimte) weer opnemen als handhavingpunt

De manier waarop 'gelijkwaardigheid van de PKB Schiphol en Omgeving ten opzichte van de Wet Luchtvaart' door u wordt uitgelegd, valt voor de gemeente Aalsmeer zeer negatief uit. De uitwerking hiervan is dat er bijna twee keer zoveel vluchtbewegingen worden toegestaan over de Aalsmeerbaan als in de situatie voor de inwerkingtreding van de Nieuwe Wet Luchtvaart. Conform het Luchthavenverkeerbesluit kan de gemeente bijna 100.000 vluchten op jaarbasis te verduren krijgen. Dit kan worden opgevat als een onevenredige geluidsbelasting van de gemeente Aalsmeer ten opzichte van andere gebieden in de Schipholregio. De verwachting is dat in 2005 het totaal aantal vluchten via de Aalsmeerbaan ongeveer 75.000 zal zijn, terwijl er in 2002 (voor de nieuwe Wet Luchtvaart) slechts 49.000 vluchten plaatsvonden.

Daarnaast staat de verslechterde geluidhindersituatie haaks op wat ons in het verleden is beloofd:

- Ons is gelijkwaardigheid beloofd van de Wet Luchtvaart ten opzichte van de PKB Schiphol en Omgeving. Dit staat verwoord in de Motie Baarda. Voor de gemeente betekent gelijkwaardigheid niet de 'per saldo benadering' die u hanteert. Gelijkwaardigheid betekent dat de gemeente er qua geluidhinder niet op achteruit gaat in de situatie na 20 februari 2003;

Postbus 253  
1430 AG AALSMEER  
Drie Kolommenplein 1  
1431 LA AALSMEER

T +31 (0) 297 - 38 75 75  
F +31 (0) 297 - 38 76 76  
E [info@aalsmeer.nl](mailto:info@aalsmeer.nl)  
I [www.aalsmeer.nl](http://www.aalsmeer.nl)

Bank Ned. Gemeenten  
28.50.00.012

- Ons is in het kader van de PKB Schiphol en Omgeving beloofd dat Punt K de gemeente zal beschermen tegen een grote hoeveelheid vluchtbewegingen;
- De toenmalige minister Netelenbos heeft het volgende toegezegd (TK 2001-2002, 27603 nr. 78): 'Door het grootste deel van het vliegverkeer af te wikkelen via de vijfde baan en de Kaagbaan worden de woongebieden in Aalsmeer zoveel mogelijk ontzien. Desondanks krijgt Aalsmeer meer belasting. De minister heeft de Commissie Geluidshinder Schiphol Nieuwe Stijl opdracht gegeven om te kijken of het mogelijk is om verbeteringen te realiseren bij Aalsmeer. Bij de evaluatie doet zij daar verdere uitspraken over'.

Wij zijn van mening dat het huidige kabinet verantwoordelijk is voor de uitvoering van het beleid dat in het voorgaande kabinet is opgesteld en de uitspraken die daaromtrent zijn gedaan.

In het kader van de evaluatie is ons gevraagd 'verbetervoorstellen'<sup>1</sup> te doen. Wij zien 'het nakomen van gedane beloftes' als een verbetervoorstel in het kader van de evaluatie. Herinvoering van punt K als handhavingpunt zal hinderbeperking voor de gemeente Aalsmeer opleveren.

### **Ruimtelijke beperkingen**

Ons worden ruimtelijke beperkingen opgelegd door middel van het uitvoeringsbesluit Luchthavenindelingbesluit (LIB). Wij lopen daarbij tegen een aantal problemen op en hebben als gevolg daarvan verbetervoorstellen opgesteld:

- *Verbetervoorstel: Verduidelijken en definiëren van de mogelijkheden en restricties omtrent bouwinitiatieven in het UB-gebied*

Vaak bestaat er op voorhand onduidelijkheid over de mogelijkheden binnen de beperkingen van het LIB. Bij Ruimtelijke Ontwikkelingsprojecten moeten gemeenten van tevoren weten wat de mogelijkheden zijn binnen het project. Het LIB is multi-interpretabel. Zo wordt er gesproken over een 'open gat- regeling' (hier zou binnen het beperkingengebied toch gebouwd mogen worden, maar wat is het?), 'geluidsgevoelige bestemmingen' (valt een kindercrèche hier ook onder?), '3 hectare aaneengesloten water' (een open water van 3 hectare of ook 3 aaneengesloten open wateren van 1 hectare?) etc. Gemeenten lopen hiertegen aan bij de ontwikkeling van de ruimte in het gebied dat wordt beperkt door het LIB. Het feit dat het LIB aan interpretatie onderhevig is, betekent ook dat de VROM-inspectie, die hierin altijd het laatste woord heeft, veel invloed heeft bij de toetsing van bouwplannen.

- *Verbetervoorstel: geef een algemene verklaring van geen bezwaar af voor licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken*

Door het LIB ligt de hele ruimtelijke ontwikkeling binnen het beperkingengebied stil. Zelfs licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken (dakkapellen bijvoorbeeld) vergen een goedkeuring van de ministers van VROM en V&W. Dit wordt ervaren als onnodig veel werk voor de gemeente. Ook levert dit een grote hoeveelheid werk op voor de ministeries. Immers, voor licht- bouwvergunningplichtige bouwwerken moet zelfs een verklaring van geen bezwaar worden aangevraagd. Dit verbeterpunt is ambtelijk in Amstel- en de Meerlanden verband met de VROM-inspectie besproken. De inspectie heeft toegezegd dat zij dit ook als probleem ervaren. De regel is nog steeds niet aangepast.

### **Beperken van geluidhinder**

Mogelijkheden om geluidhinder te verminderen zijn zeer gering, als het verschuiven van hinder naar andere regio's niet wordt meegerekend. Toch zou het naar onze mening goed zijn als u alles in het werk stelt om de mogelijkheden om geluidhinder te beperken zo optimaal mogelijk te gebruiken. Hieronder staan een aantal manieren om de hinder in de Schipholregio te beperken. Deze kunnen dan ook worden aangemerkt als verbetervoorstellen:

- Verbetervoorstel: *De nachtperiode verlengen tot 07.00u*

In het rapport 'vergelijking schattingen slaapverstoringsonderzoek Schiphol met referentiegetal PKB Schiphol' staat dat in de Schipholregio 320.000 mensen worden gestoord in hun slaap. Het TNO slaapverstoringsonderzoek geeft aan dat er een reductie van 20% van de slaapverstoring mogelijk is wanneer de nachtperiode zal worden verlengd tot 07.00u.

- Verbetervoorstel: *Geef CROS een adviesfunctie richting het Rijk*

De doelstelling van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol is verbetering van de geluidhindersituatie. De bewegingsruimte van de CROS is echter beperkt, aangezien het geen adviserende functie heeft en omdat het alleen verbeteringen van hinder mag voorstellen binnen de gestelde randvoorwaarden van de Wet Luchtvaart. CROS kan dus geen of weinig invloed uitoefenen op het vlak van geluidhinder. Het lijkt noodzakelijk dat de CROS een adviesfunctie (meer status) krijgt en daadwerkelijk ook meer ruimte krijgt (buiten het Schipholbeleid om) om adviezen te geven.

- Verbetervoorstel: *Mijd zware vliegtuigen over de Aalsmeerbaan*

Het is bekend dat zware vliegtuigen meer hinder veroorzaken dan lichte toestellen, als gevolg van bijvoorbeeld het minder snel stijgen van dit soort vliegtuigen. Aangezien de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn relatief dichtbevolkt zijn en Aalsmeer van alle woonkernen het dichtst op Schiphol zit, lijkt het hinderbeperking op te leveren zware vliegtuigen worden vermeden op de Aalsmeerbaan.

- Verbetervoorstel: *bied financiële mogelijkheden tot bij-isolatie*

Het is in het huidige stelsel onvoldoende gewaarborgd dat reeds Schipholgeïsoleerde woningen voldoende geïsoleerd zijn. De verandering van het wettelijke stelsel omtrent Schiphol heeft de geluidsbelasting in de Schipholregio doen veranderen. De mate van isolatie is niet altijd als gevolg daarvan aangepast. Er moet dus geïnventariseerd worden of het mogelijk is om woningen in de Schipholregio bij te isoleren (en hier budget voor vrij te maken), aangezien gewaarborgd moet zijn dat huizen in de regio voldoende geïsoleerd zijn.

- Verbetervoorstel: *voorzie alle vliegtuigen van technologie die de landing en de start van vliegtuigen beter reguleert*

Onlangs is de gemeente op de hoogte gebracht van technologie die de landing en de start van vliegtuigen beter kan reguleren. Dit lijkt een belangrijk instrument om geluidhinder te verminderen. Het instrument kan er wellicht voor zorgen dat er minder 'per ongeluk' over dorpskernen gevlogen wordt.

- Verbetervoorstel: *Verdicht het net van handhavingspunten op de 35 KE-contour (meer handhavingspunten)*

In het nieuwe stelsel is de Schipholregio slecht beschermd tegen geluidsoverlast. Er zijn te weinig handhavingspunten in de woongebieden. Het Schipholbeleid zou op dit punt moeten worden aangescherpt. Dit zou het wantrouwen van burgers richting het ministerie en Schiphol wellicht doen verminderen.

### **Samenvattend: de verbetervoorstellen**

1. Punt K (met de destijds toegestane geluidsruimte) weer opnemen als handhavingspunt;
2. Verduidelijken van de mogelijkheden en restricties omtrent bouwinitiatieven in het LIB-gebied;
3. Geef een algemene verklaring van geen bezwaar af voor licht- bouwvergunningplichtige bouwwerken;
4. Opnemen in het Schipholbeleid dat de nachtperiode wordt verlengd naar 07.00u;
5. Geef CROS een adviesfunctie richting het Rijk krijgt;
6. Mijd zware vliegtuigen op de Aalsmeerbaan;
7. Bied de mogelijkheid tot bij- isolatie;



8. Voorzie alle vliegtuigen van technologie die de landing en de start van vliegtuigen beter reguleert;
9. Verdicht het net van handhavingpunten op de 35 KE-contour.

Wij menen dat de bovenstaande verbetervoorstellen bijdragen aan het effectueren en verbeteren van het Schipholbeleid.

Wij gaan er vanuit dat u onze verbetervoorstellen in uw overwegingen om het Schipholbeleid aan te passen zult meenemen. Wij hebben de bevolking van Aalsmeer nadrukkelijk betrokken bij de Evaluatie Schipholbeleid. Wij zenden u hierbij ter behandeling de door hen aan ons toegestuurde verbetervoorstellen.

In afwachting van uw reactie verblijven wij,

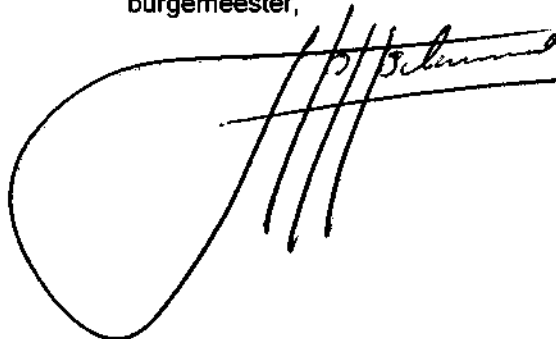
Hoogachtend,

**BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN AALSMEER,**

*loco* secretaris,



burgemeester,





Velsen Zuid, 29 november 2004

Ministerie V en W  
Afdeling Luchtvaart  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag  
tav heer xxxxxx

DG LUCHTVAART			
SDI nr. <b>INFRA</b>			
Datum <b>1 DEC 2004</b>			
Ter behandeling aan:			Opbergen
<b>MEIS</b>			

Geachte heer xxxxx  
Onderstaand het relaas van een "omwonende".

### Geluidsoverlast

Mei 1998, eindelijk, na lang zoeken vinden we een huis in de randstad waarvoor we het Apeldoornse willen verruilen. Mijn vrouw, de kostwinner in dit gezin, reed al twee jaar elke dag heen en weer naar haar werk in de randstad. Ik houd van rust, dus prettig vond ik het niet, maar dit huis heeft iets waar ik ook op zoek naar ben, namelijk een flink terrein, 1600 meter, waardoor ik een Martin Gaus Hondenschool kan starten. De tuin grenst aan het bos, dus niet zo slecht voor de randstad.

Met de opbrengst van ons eigen huis, xxxxxxx gulden, een hypotheek van ruim xxxxxxx gulden konden we het net bekostigen. Met haar inkomen en het verwachte inkomen van de hondenschool kunnen we de rente betalen, over een aantal jaren zal het huis meer waard zijn, daar leven we dan naar toe voor als we gaan stoppen. De xxxxxxx gulden eigen geld hebben we beiden 35 jaar voor gewerkt.

Een makelaar inschakelen konden we ons eigenlijk niet veroorloven, omdat er ook nog wat geld nodig was voor zaken als bestrating en verlichting voor de hondenschool. Wel nog bij de gemeente geïnformeerd of er in mijn omgeving dingen gingen gebeuren wat "mijn woongenot" zou kunnen beïnvloeden. De gemeente gaf aan dat er niets raars ging gebeuren.

De toenmalige eigenaar heb ik gevraagd naar vliegtuigoverlast omdat ik in de verte vliegtuigen zag, naar ik nu weet van de Zwanenburgbaan. Die heeft niet over de polderbaan gerept. Ook de verkopende makelaar heeft hier niets over gezegd. Wel stond in het voorlopige koopcontract dat er één illegaal schuurtje op het terrein stond, maar niets over de polderbaan. Zelf had ik die ook niet in mijn hoofd, als je in Apeldoorn woont is dat verweg nieuws.

Na dat we hier ongeveer een jaar woonden kreeg ik een mailing waarin stond dat mijn huis, mogelijk in aanmerking kwam voor isolatie. Zelf dacht ik toen aan de Zwanenburgbaan, omdat die toestellen, bij bepaalde wind, toch wel wat overlast gaven.

De situatie is nu als volgt.

Dag en nacht, vaak om de anderhalve minuut, vliegtuigen over mijn huis. Sinds een maand is mijn huis geïsoleerd, daarvoor was ik meer dan een jaar praktisch elke dag om een uur of vier s'morgens wakker. Nu het geïsoleerd is hoor ik nog bijna elk vliegtuig, soms zelfs zo hard dat ik de televisie niet meer versta. Nog steeds word ik bijna elke ochtend ergens tussen 4 en 5 uur wakker en lig naar vliegtuigen te luisteren tot ik mijn bed uit ga. Als er zware toestellen stijgen voel ik de vibraties door mijn lichaam. Voor de isolatie heb ik zelf 5800 euro mogen bijbetalen, omdat de balkconstructie van het schuine dak niet sterk genoeg was om het enorme gewicht, wat er extra aankwam, te kunnen dragen. De problemen die er bij komen kijken als er zeven weken 14 man in je huis rondlopen zal ik hier niet verder over uitweiden.

Lekker barbecuen in de tuin is er niet meer bij, je moet met oordopjes buiten gaan zitten anders krijg je knallende hoofdpijn. Je wordt wakker door vliegtuigen, werkt er in en gaat er mee naar bed. En elk toestel dat overvliegt herinnerd me aan de situatie waarin we beland zijn.

Door de aard van mijn werkzaamheden ben ik een groot gedeelte van de dag buiten aan het lesgeven. Constant herrie over je heen en dan moet je proberen om je in een groep mensen met honden verstaanbaar te maken. Vaak om de twee minuten een halve minuutje mond houden omdat mensen niets verstaan. Honden die naar laag overvliegende toestellen kijken, mensen die enorm afgeleid zijn, mijn vanuit hobby ontstane werk is tegenwoordig een straf.

Ik heb een schadepost van zo'n xxxxxxxx euro door de waardevermindering van mijn huis. Het schadeschap, waar ik een claim heb neergelegd, heeft inmiddels een negatief advies gegeven, omdat zo stelt de commissie, "ik het had kunnen weten" en ik "bewust het risico genomen heb". Woorden schieten voor mij hier tekort.

Zijn regels dan belangrijker dan mensen? Als men ziet hoe schrijnend de situatie is moet daar toch een oplossing voor gevonden worden?

Bij de gemeente heb ik verhaal gehaald hoe ze destijds dat advies hebben kunnen geven. De reactie was dat er geen bestemmingsplan wijziging is geweest voor Schiphol en dat dat hetgeen is waar zij op letten.

Officieel ligt mijn huis in de 48 KE zone, in een mailwisseling met de LVLN enige maanden geleden, waarin ik vraag of mijn huis niet zwaarder belast is dan 48 KE krijg ik antwoord terug dat ik me vergis, dat Velsen Zuid ver beneden de 45 KE ligt.

Met dit soort informatie moeten burgers beslissingen nemen die hun leven helemaal overhoop gooit.

De verkopende partij kan ik ook geen verheer meer op halen want de toenmalige eigenaar, een weduwe, is inmiddels overleden.

Verhuizen kan ik niet want dan ben ik gelijk failliet.

Kortom, wij zijn alles kwijt. Een leuke woonomgeving, leuk werk en onze spaarcenten. Als we dit huis ooit kunnen verkopen mogen we blij zijn als we de hypotheek kunnen aflossen.

Ik heb er wel een nieuwe hobby bij gekregen, klachten melden, in oktober meer dan tienduizend.

Toen Schiphol ging uitbreiden wisten ze welke huizen er overlast gingen krijgen. Ik vind dan ook dat de schadevergoeding gewoon betaald moet worden of het huis moet opgekocht worden voor de prijs die het waard was voor de polderbaan opening. En anders had er iets bedacht moeten worden dat argeloze kopers niet in dit soort situaties terecht konden komen. Ik heb echt het gevoel dat Schiphol dit maar heeft laten gebeuren omdat ze dan minder schadevergoeding hoeven uit te keren. Zo nauwgezet mogelijk de regels naleven die m.i. gemaakt zijn om zo weinig mogelijk schadevergoeding te hoeven betalen. Van een rechtvaardig beleid is hier geen sprake.

Alhoewel ik mijn vertrouwen in de overheid en beleidsmakers van Schiphol aardig ben kwijtgeraakt, kan ik me nog steeds niet voorstellen dat men dit maar laat gebeuren. Ik vind het a-sociaal beleid.

Hoogachtend,

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

xxxx xx Velsen Zuid

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'W. J. ...', written over a horizontal line.

Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 90771  
2509 LT DEN HAAG

22 MAART 2005

utrecht, 18 maart 2005  
ons kenmerk JF/mc/act-mob-Schiphol/050318.013  
contactpersoon  
onderwerp verbetervoorstellen geluid Evaluatie Normenstelsel Schiphol

Geachte heer, mevrouw,

In het Plan van Aanpak voor de Evaluatie Normenstelsel Schiphol wordt de mogelijkheid geboden om voorstellen voor verbetering van het beleid in te dienen. In dat verband willen wij graag enkele voorstellen doen. Wij zijn van mening dat alles in het werk moet worden gesteld om de geluidhinder van het vliegverkeer rond Schiphol zoveel mogelijk te beperken. De geluidsbelasting veroorzaakt zelfs gezondheidsschade aan bewoners onder meer door slaapverstoring. Daarnaast is er een groot gebrek aan mogelijkheden om vrij van geluidsoverlast te kunnen recreëren. De wijdverbreide geluidsbelasting zorgt ook voor economische schade in de vorm van waardedaling van woningen en het niet kunnen benutten van woningbouwlocaties met relatief lage kosten en hoge opbrengsten. Tot slot menen wij dat het vertrouwen in de overheid is geschaad en dient te worden hersteld door meer transparantie en een betere rechtsbescherming.

Hierna noemen wij onze drie hoofdpunten voor verbetering van de geluidssituatie als gevolg van het Schipholverkeer.

1. *Betere rechtsbescherming woongebieden*

Het doel van de PKB was voldoende (rechts)bescherming van de inwoners van woongebieden rond Schiphol. Door de PKB was de maximale lokale geluidsbelasting in de hele regio, afhankelijk van de locatie, vrij goed tot zeer nauwkeurig vastgelegd. Hieraan dienen nieuwe normenstelsels te worden getoetst. Naar onze mening kan dit het beste worden gerealiseerd door in de woongebieden normen vast te stellen, die worden afgeleid van het normenstelsel in de PKB. Dit kan worden gecombineerd met de volledige overstap op Lden en Lnight. Het criterium daarbij zou moeten zijn dat, conform de PKB, de geluidsbelasting in geen enkele woonwijk in de regio meer dan 0,4 dB(A) hoger mag kunnen worden dan de verwachtingswaarde die voor de toekomst is berekend, ook niet in geval van vernieuwing van vliegprocedures en routes. Dit kan worden getoetst op dezelfde wijze als in het rapport NLR-CR-2001-373,

In plaats van de 300 locaties met een geluidsnorm op een gesloten contour die de PKB voorschreef, moet dan op voldoende locaties in woonwijken een Lden- en een Lnight-norm worden vastgelegd, opdat de bevolking even goed wordt beschermd als de PKB deed.

Onderzocht moet worden op hoeveel kwetsbare locaties - en met welke verdeling over de regio - een geluidsnorm moet worden gesteld en wat het geluidsnormniveau op elke locatie moet zijn. Ook kan worden onderzocht of er een ander soort normenstelsel is dan genoemd stelsel (met uitsluitend normen op de kwetsbare locaties) dat de belangen van de bevolking (de afgesproken bescherming) en die van de luchtvaartsector (zo flexibel mogelijke operatie) beter dient.



Het vigerende stelsel wordt door de bevolking als onvoldoende betrouwbaar beschouwd, omdat er geen eenduidige relatie is tussen de normen in de handhavingpunten en de in de woonwijken geldende normen. De huidige 35 handhavingpunten, voor zover niet in woongebied maar in het weiland gelegen, hebben voor de luchtvaart het nadeel dat het luchtverkeer meer wordt belemmerd dan eigenlijk nodig is.

Wij missen in het Plan van Aanpak voor de Evaluatie Schiphol de directe toetsing van het geluidsnormenstelsel van Schiphol aan de PKB en verzoeken u die expliciete toetsing middels een - noodzakelijkerwijs - theoretische exercitie a la NLR-CR-2001-373 uitte laten voeren.

## 2. *Verbetering vliegprocedures*

Er kunnen diverse maatregelen worden genomen om de overlast van het vliegverkeer zo veel mogelijk te beperken. Wij constateren dat deze maatregelen nog onvoldoende worden getroffen, waardoor de overlast voor de bevolking groter is dan nodig (toepassing ALARA-principe). In bijgaande brochure "stiller vliegen boven Nederland" en het Optiedocument hebben wij dergelijke maatregelen beschreven (Bijlage 1. en 2.). Kortweg komt het op het volgende neer.

's Nachts wordt op korte termijn voor alle landingen de glijvluchtlanding ingevoerd en voor alle starts het met minimale overlast naar zee uitklimmen met lawaaiarme vliegtuigen met moderne navigatie-instrumentatie.

Overdag wordt geleidelijk het continu dalen en het met minder overlast uitklimmen doorgevoerd.

Onderzocht zou moeten worden wat de meest effectieve invulling is van de diverse maatregelen uit het optiedocument.

## 3. *Ordering in de lucht afstemmen op ordering op de grond*

Wij zijn van mening dat enkele uitvliegroutes nu onnodige en onevenredige hinder veroorzaken en daarom voor aanpassing in aanmerking dienen te komen. Meer in het algemeen dient de ruimtelijke ordering in de lucht zoveel mogelijk te worden afgestemd op gewenste ontwikkelingen op de grond en niet alleen omgekeerd. Met een tweezijdig aanpassingsproces moeten de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de regio en de geluidsruijmtte voor de luchtvaart (vrijwaringzone) beter op elkaar worden afgestemd.

A. De *Kennemerduinen* vormen een belangrijk recreatiegebied voor de Randstad, waar het ongestoord kunnen genieten van de natuur belangrijk is voor de gezondheid (het op adem kunnen komen, zie de vele rapporten over de relatie tussen natuur en gezondheid die de laatste tijd zijn gepubliceerd). Ons voorstel is om de Kennemerduinen zo spoedig mogelijk te vrijwaren van vliegverkeer door de erover heen lopende vliegroutes naar zee te verplaatsen. In bijgaande brochure staat deze maatregel nader beschreven.

B. Met name de uitvliegroutes *ten zuidwesten van Hoofddorp en ten noorden van Uithoorn* bezorgen thans veel overlast voor de aanliggende woongebieden. Zij vormen, omdat men uit gaat van een forse toename van het verkeer, ook een belemmering voor toekomstige woonbebouwing.

Door de krappe bocht die vliegtuigen hier op lage hoogte maken, is de hinder relatief erg groot en is het voor vliegtuigen moeilijk om het geluidsoptimale vliegpadd te volgen. In het blad *Natuuren Milieu* van april 2004 (pagina 10, 11) hebben wij door spiegeling aan de Polderbaan, geschetst hoe uitgestrekt de overlast zou gaan worden als gevolg van intensief vliegverkeer ten zuidwesten en westen van Hoofddorp (bijlage 3.) . Wij stellen voor om deze twee uitvliegroutes te degraderen tot nog zeer zelden te gebruiken routes, waardoor



de geluidsbelasting in die gebieden flink lager wordt en blijft dan nu. Deze gebieden kunnen dan uit de vrijwaringzone (Nota Ruimte) worden geschrapt, waardoor twee hoogwaardige woningbouwlocaties kunnen worden gerealiseerd.

C. Door toepassing van de maatregelen zoals onder 2. genoemd, in combinatie met - waar nodig - het verleggen van de vliegroutes (tot een hoogte van 7 km), kunnen op diverse plaatsen in Nederland plekken worden gecreëerd waar geen verstoring optreedt van de natuurbeleving door vliegverkeersgeluid. Wij denken hierbij aan (gedeelten van) de Ecologische Hoofdstructuur, Nationale Parken, Nationale Landschappen, grote provinciale stiltegebieden en belangrijke recreatiegebieden.

Voor het creëren van deze zogenaamde *Eilanden van Stilte* heeft Stichting Natuur en Milieu, na een gesprek met Minister Peijs, het ministerie (mevrouw Bekman) reeds een projectvoorstel toegezonden met de vraag te participeren (brief dd. 10 februari 2005)

Wij vinden dat bovengenoemde drie ruimtelijke maatregelen nodig zijn om het luchtverkeer beter af te stemmen op de grond.

Wij verzoeken u de hiervoor beschreven drie verbeteropties in het kader van de evaluatie gepaste aandacht te geven. Nadere uitwerking van en toelichting bij de verbetervoorstellen zullen wij u tijdig doen toekomen. We hechten er evenwel aan deze zo goed mogelijk aan te laten sluiten bij de door u gewenste mate van uitwerking.

Daarom verzoeken wij u ons de mogelijkheid te bieden hierover met u van gedachte te wisselen. U kunt hiervoor contact opnemen met XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Hoogachtend,  
Stichting Natuur en Milieu



Mirjam de Rijk  
algemeen directeur.

cc Tweede Kamer (commissies V&W, milieu en RO)  
Eerste Kamer (Commissie V&W)  
CROS  
CDV

Bijlagen:

1. Brochure
2. Optiedocument
3. Artikel uit N+M, april 2004

*Stiekeme groeiplannen?*

# Messen rond Schiphol worden weer geslepen

Maakt Schiphol stiekem nieuwe uitbreidingsplannen? Of zijn de gegevens die medio maart uitlekten niets meer dan 'horizonstudies' met verouderde cijfers, zoals de luchthaven zelf zegt?

Feit is dat de polderbaan er nog hagelnieuw bij ligt, maar dat de discussies over nog verdere uitbreiding van Schiphol na 2010 alweer oplaaien. *Door Jos Stehouder*



FOTO'S: HERMAN WOUTERS/JHH

Schiphol zou een zesde en mogelijk zelfs een zevende start- en landingsbaan nodig hebben.

De milieugroepen, de bewonersplatforms, de luchthaven en de verschillende overheden lijken druk doende de messen te slijpen als voorbereiding van het volgende gevecht om ruimte en rust in het gebied rond het vliegveld. Tot nu toe is Schiphol altijd als de grote winnaar uit de bus gekomen.

De opwinding ontstond medio maart naar aanleiding van publicaties in de Volkskrant over besloten politiek overleg in de gemeente Haarlemmermeer. In een vertrouwelijk gemeentelijk discussiestuk zouden de contouren af te lezen zijn van het Schiphol van na 2010. Die contouren jagen de actievoerders in het Platform

Leefmilieu Regio Schiphol de stuipen op het lijf. Het lijkt erop dat ook gemeenten zijn geschrokken van de plannen. Het zou gaan om een verdubbeling van de huidige capaciteit van het vliegveld. Schiphol zou daarvoor een zesde en mogelijk zelfs een zevende start- en landingsbaan nodig hebben. Net als een nieuwe lucht-



vaartcorridor richting Noordzee. Luchtvaartspecialist Jan Fransen van Natuur en Milieu: "In de praktijk komt het erop neer dat het huidige Schiphol verdubbelt."

### 85 miljoen

Uiteindelijk zou Schiphol na 2010 moeten worden klaargestoomd voor de afhandeling van 85 miljoen passagiers, tegen bijna veertig miljoen nu. De investeringen zouden drie miljard euro belopen en de infrastructuur rond de luchthaven zou voor honderden miljoenen moeten worden aangepast. Een groot gebied zou niet of nauwelijks meer geschikt zijn voor woningbouw.

Volgens Schiphol-woordvoester Snoerwang wordt de soep helemaal niet zo heet gegeten. "Natuurlijk is Schiphol altijd bezig met de toekomst. Daartoe maken we van tijd tot tijd horizonstudies. Daarin bekijken we de groeimogelijkheden, binnen de bestaande milieunormen. De jongste studies dateren alweer van enige tijd geleden en zijn - mede door de crisis in de luchtvaart - cijfermatig volstrekt achterhaald." Snoerwang wil de uitgelekte gegevens evenwel niet naar het hoofdstuk 'indianenverhalen' verwijzen. "Maar ze zijn cijfermatig feitelijk onjuist."

Maar volgens Jan Fransen zijn de contouren van de toekomstige uitbreidingen van Schiphol af te lezen uit de onlangs opnieuw uitgelekte Nota Ruimte, waar op 'verdachte plaatsen' zogeheten *vrijwaringsgebieden* - gebieden waar woningbouw niet is toegestaan - worden aangewezen. Fransen beschouwt die vrijwaringszones als verklikker voor de Schipholplannen.

### Vliegbewegingen

Hij kan anders niet verklaren waarom tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep geen huizen meer gebouwd zouden mogen worden. "Er is daar dringend behoefte aan ruimte voor woningbouw, maar men wil het gebied daarvan vrijwaren om er in de toekomst tot wel 200.000 vliegbewegingen overheen te voeren. Alle berichten duiden erop dat Schiphol en de overheid het totale aantal vliegbewegingen op Schiphol willen laten toenemen tot 800.000."

Volgens de specialist van Natuur en Milieu vormen de plannen een directe bedreiging voor wel 200.000 bewoners van Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Bennebroek, Aerdenhout, Heemstede, Bloemendaal, het noorden van Hillegom en een groot deel van Haarlem. Er mogen geen nieuwe woningen bijkomen. Maar wie er al woont, heeft grote pech door het enorme aantal vliegbewegingen. Ook in andere gemeenten en op grotere afstand van Schiphol zullen inwoners meer last ondervinden.

## "Welke milieunormen bedoelt de luchthaven in vredesnaam?"



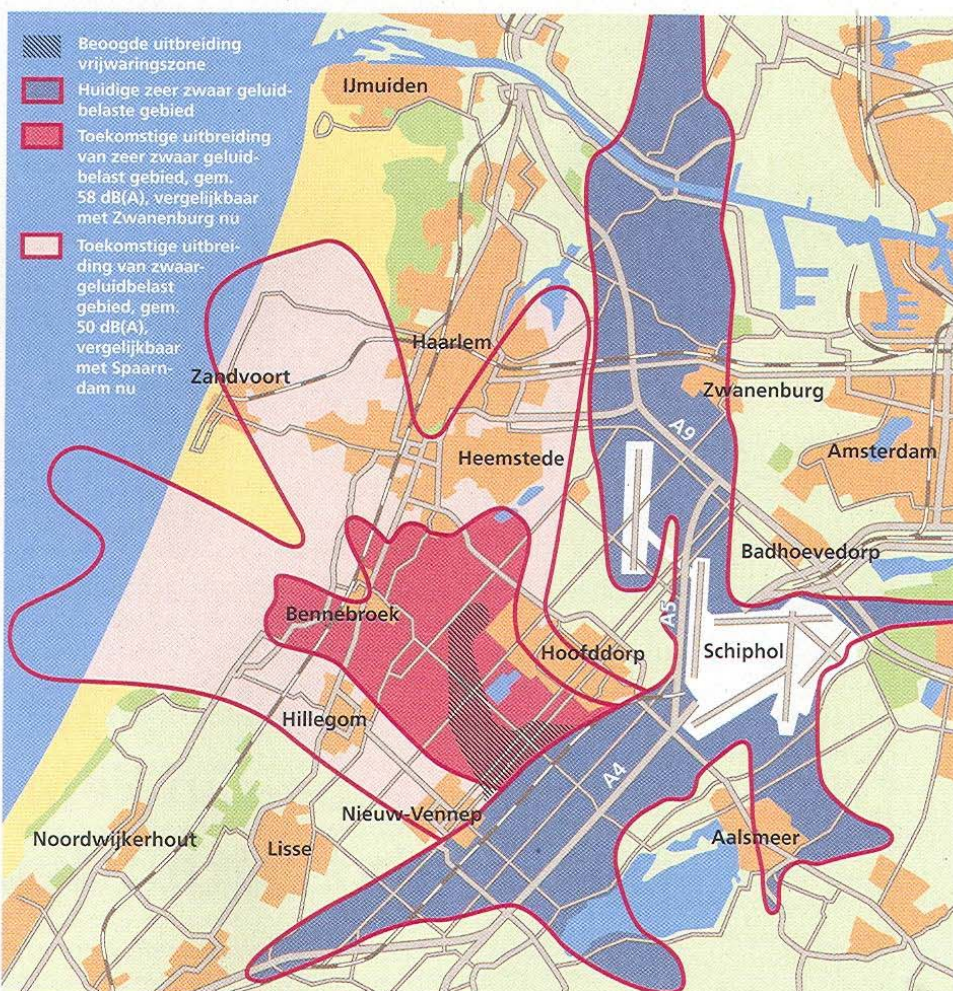
Het lijkt er volgens Fransen op dat wat natuurontwikkeling hier en daar, ten westen van Hoofddorp, als lokkertje wordt gebruikt om de vrijwaring er door te drukken. "Maar door de vliegbewegingen wordt het gebied ongeschikt voor natuurbeleving", schat hij in. Daar komt bij dat de duingebieden (Zuid-Kennemerland en de

Waterleidingduinen) die voor de hele regio van groot recreatief belang zijn, als gevolg van de plannen intensief overvlogen zullen worden. "Voor natuurbeleving en de rust gaan die gebieden verloren".

### Te smal

De vrijwaringszone tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is bovendien veel te smal. Secretaris Jan Griese van het Bewonersplatform Leefmilieu Regio Schiphol beaamt dat: "In de lucht heb je nu eenmaal geen tunnel, hoe fraai ze het ook intekenen op de kaarten".

Griese wantrouwt de luchthaven Schiphol tot op het bot. Aan de mededeling van Schiphol dat het bedrijf binnen de milieunormen wil blijven, hecht hij nauwelijks waarde. "Welke milieunormen bedoelt de luchthaven in vredesnaam? In de meeste woonwijken geldt geen geluidsmaximum. De bewoners zijn in feite vogelvrij. Pas in 2005 of 2006 wordt geëvalueerd of de 35 handhavingpunten die nu in de wet staan, even goed beschermen als de oorspronkelijke driehonderd. Of Schiphol zich aan de normen houdt, wordt nu gecontroleerd met een systeem dat gelijkertje vertoont met een gatenkaas. Daar ligt dus een voedingsbodemp voor heel veel meer ellende in de toekomst". ■





# **Stiller vliegen** **boven Nederland**

*Optiedocument*

## Colofon

augustus 2004

Uitgave en copyright:  
Stichting Natuur en Milieu  
Donkerstraat 17  
3511 KB Utrecht NL  
T. +31 (0)30 233 1328  
F. +31 (0)30 233 1311  
snm@snm.nl  
www.natuurenmilieu.nl

Auteur: ir. Jan Fransen (j.fransen@snm.nl)  
Eindredactie en opmaak: Eveline de Bruin

De Nationale Postcode Loterij  
steunt Stichting Natuur en Milieu.



Gedrukt op 100% kringlooppapier  
van Bührmann-Ubbens.

# Inhoudsopgave

Aanleiding .....	5
De elf opties .....	7
A    Eisen aan vliegtuigen .....	7
Optie 1    Vliegen met modern navigatiesysteem .....	7
Optie 2    's Nachts alleen en overdag in hoofdzaak lawaaiarmlie vliegtuigen.....	9
Optie 3    Weren matige en slechte klimmers .....	10
B    Geluidsvriendelijker vliegprocedures .....	13
Optie 4    In de nacht uitsluitend glijvluchtlanding (CDA) van over zee .....	13
Optie 5    Overdag vanaf grote hoogte continu dalen (profile descent) .....	14
Optie 6    's Nachts tot 7.00 uur een gematigde klim voor startende vliegtuigen naar zee.....	15
Optie 7    Doorgaande klim voor startende vliegtuigen overdag en 's avonds ....	16
C    Verbeterde vliegroutes .....	19
Optie 8    Verschuiving van start- en landingsroutes om stilte-eilanden heen ....	19
Optie 9    Verleggen dagroutes in de regio Schiphol, met name in de duinstreek.....	20
Optie 10    Speciale routes voor slechte klimmers.....	21
D    Binnenlandse vliegroutes .....	23
Optie 11    Geluidsoptimalere vliegverbindingen tussen regionale luchthavens ..	23
Nadere informatie en toelichting .....	25
Bijlage .....	27



# Aanleiding

Stichting Natuur en Milieu zet zich al sinds jaar en dag in voor de bescherming van mens en natuur tegen de impact van de luchtvaart. Naast klimaatverstoring, luchtvervuiling, (lokale) stankoverlast en onveiligheid, is geluidsoverlast het meest in het *oorspringende* negatieve aspect van luchtvaart. Traditioneel is de politieke en maatschappelijke aandacht altijd uitgegaan naar de problematiek in de nabije omgeving van luchthaven Schiphol. In het project *Hoogvliegers gewenst!* gaat het juist om verder weg gelegen gebieden.

Ook op grotere afstand van Schiphol namelijk veroorzaakt luchtvaart van en naar Schiphol verstoring, zowel in steden en dorpen als in natuur- en recreatiegebieden. Met de wens om ook mens en natuur in deze gebieden te beschermen startte Stichting Natuur en Milieu het project *Hoogvliegers gewenst!* Dit project is een intensieve zoektocht naar de mogelijkheden om het vliegverkeer boven Nederland op een prettigere manier te organiseren. Het gaat hierbij om gevoelige gebieden op 20 tot 100 kilometer afstand van Schiphol.

Voor het uitzoeken van de mogelijkheden heeft Stichting Natuur en Milieu nauw samengewerkt met deskundigen van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), piloten en andere ervaringsdeskundigen en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). Het NLR heeft het project ook inhoudelijk ondersteund middels het

uitvoeren van een studie (NLR-CR-2004-171). Op deze wijze kon een overzicht worden gemaakt van de factoren die bepalen hoe er wordt gevlogen. Daarmee werd meer inzicht verkregen in de oorzaken van overlast in woongebieden en stilteverstoring in natuur- en recreatiegebieden. In veel gevallen blijkt alleen met expliciet op overlastbeperking gerichte keuzes een echte verbetering mogelijk. De opties gaan dus verder dan de simpele aanbeveling om voor hogere vliegpaden te kiezen.

Met de mogelijkheden voor stiller vliegen boven Nederland die in dit rapport worden gepresenteerd, hoopt Stichting Natuur en Milieu een aanzet te geven voor de ontwikkeling van vliegprocedures die bijdragen aan een stiller Nederland. Daarbij is het uitdrukkelijk niet de bedoeling het verkeersvolume te beperken, maar wel om overlastbeperking een meer centrale plaats te geven in afwegingen over vliegroutes en luchtverkeer.

Bij elke mogelijkheid wordt overzichtelijk aangegeven wat de kenmerken van de optie zijn, wie verantwoordelijk is voor de invoering en aan welke voorwaarden moet zijn voldaan. Daarmee is deze rapportage vooral ook een praktisch werkstuk voor betrokkenen op het gebied van geluidsbeleid en luchtvaart, waarmee gewerkt kan worden aan een betere afweging tussen de belangen van de luchtvaartsector en de belangen van de bevolking.



# De elf opties

## A Eisen aan vliegtuigen

### Optie 1 Vliegtuigen met modern navigatiesysteem

#### *Beoogd effect*

Verlaging van de geluidsbelasting door Schipholverkeer in woongebieden dichtbij en veraf, door voorwaarden te scheppen voor geluidsoptimale vliegprocedures en -routes boven Nederland.

#### *Realisatiegemak*

De meeste vliegtuigen op Schiphol zijn al geschikt om geluidsarmere vliegprocedures uit te voeren, maar een deel van het vliegverkeer niet. Die staan de invoering van die procedures als standaard in de weg. Er is onderzoek nodig naar de huidige situatie en naar de criteria voor navigatiesystemen.

#### *Omschrijving*

- Optie 1a: 's Nachts zijn met ingang van 2005 alleen nog vliegtuigen met een modern navigatiesysteem toegestaan; zij moeten alle nauwkeurig de voorgeschreven route kunnen volgen en in een soort glijvlucht met in principe voortdurend een laag motorvermogen kunnen landen. Alle Schipholverkeer kan dan dus boven heel Nederland 's nachts hoger vliegen en met een laag motorvermogen.
- Optie 1b: Deze eisen gelden ook tussen 6.00 en 7.00 uur.
- Optie 1c: Overdag wordt het percentage vliegtuigen met een minder modern navigatiesysteem bijvoorbeeld jaarlijks gehalveerd door de landings- en starttarieven voor deze vliegtuigen stapsgewijs flink te verhogen en die

van de moderne vliegtuigen te verlagen (budgettair neutraal).

#### *Toelichting*

Vliegtuigen hebben allerlei verschillende navigatiesystemen. Ook onder de moderne navigatiesystemen bestaat een grote variatie met grote verschillen in kwaliteit. In het rapport *NLR-ondersteuning voor optiedocument "Stiller vliegen boven Nederland" ten behoeve van Stichting Natuur en Milieu, vragen en antwoorden (NLR-CR-2004-171)* is een beschrijving gegeven. Zo snel mogelijk zouden alle vliegtuigen die op Schiphol landen en starten met een zodanig modern navigatiesysteem oftewel *flight management system* (FMSmodern) moeten zijn uitgerust dat ze:

- in staat zijn nauwkeurig een voorgeschreven vliegpad te volgen en dus tussen woongebieden door kunnen vliegen;
- vanaf grote hoogte kunnen landen met de motor permanent op laag vermogen. Dit laatste is van belang omdat een motor op laag vermogen veel minder geluid produceert dan een gebruikelijk landend vliegtuig.

In 2003 was het overgrote deel van het nachtelijke vliegverkeer in staat tot zo'n geluidsoptimale vliegprocedure; overdag is dat aandeel veel geringer.

Er is een set criteria nodig waaraan een navigatiesysteem moet voldoen om FMSmodern te zijn. Heel concreet moet die set criteria in elk geval zeker stellen dat het vliegtuig met name 's nachts in staat is om boven land te dalen met de motor voortdurend op een laag vermogen (*flight idle*) en tegelijkertijd een zo groot moge-



lijke hoogte aan te houden. Het vliegtuig moet dit zowel kunnen tijdens het finale dalpad als bij de daling vanaf grote hoogte naar het finale dalpad – dus bijvoorbeeld komend uit het oosten hoog over Amersfoort en Amsterdam heen naar het begin van het finale dalpad boven zee. Op het finale dalpad moet het vliegtuig in elk geval een laag motorvermogen kunnen aanhouden voor het deel van het dalpad dat loopt binnen een lijn enige kilometers buiten de kustlijn tot een aantal kilometers voor de landingsdrempel – dus ook flight idle ter hoogte van de badplaatsen en Castricum – Heemskerk en Katwijk – Sassenheim. Daarnaast moet het vliegtuig zowel bij de start als bij de landing nauwkeurig een optimaal tussen de woongebieden getraceerd vliegp pad kunnen volgen.

Het komt erop neer dat een vliegtuig met een FMSmodern zowel nauwkeurig een precies met *way points* vastgelegde route (zogenaamde RNAV-route) moet kunnen volgen als een goede glijvluchtlanding moet kunnen uitvoeren, gegeven minstens één hoogtevoorschrift op een aantal kilometers voor de landingsbaan. Het gaat 's nachts om een CDA-landing over het finale dalpad vanaf 1,5 à 2 km hoogte tot vlak voor de landingsbaan, maar ook om een *profile-descent*-landing vanaf 7 km hoogte naar het begin van het finale dalpad. Een FMSmodern moet ook aan hoge eisen van betrouwbaarheid voldoen. 's Nachts vliegen in feite nog maar twee maatschappijen regelmatig op Schiphol met vliegtuigen die een minder modern navigatie-instrument hebben, met alle gevolgen van dien voor de slaapverstoring. Deze zouden zo snel mogelijk naar de dagperiode verwezen moeten worden. Omdat tot 7.00 uur sprake is van een grote kwetsbaarheid voor slaapverstoring, zouden tot 7.00 uur uitsluitend vliegtuigen met een FMSmodern welkom moeten zijn.

Overdag is een situatie met 100% FMSmodern nog niet haalbaar. Het zou echter al veel schelen als een veel groter deel van het vliegverkeer een FMSmodern heeft en vliegprocedures hierop kunnen worden afgestemd.

Vliegtuigen met moderne FMS vergen minder intensieve aandacht van de verkeersleiding bij start en landing. Het zou daarom logisch zijn om ze lagere kosten – en het overige verkeer hogere kosten – voor luchtverkeersleiding in rekening te brengen.

#### *Voorwaarden voor het realiseren van de optie*

- Formuleren van de criteria voor FMSmodern door NLR/LVNL.
- Vaststellen van de criteria voor een modern navigatiesysteem (FMSmodern) door LVNL/NLR/Ministerie.
- Ook de criteria voor in vergelijking tot FMSmodern beter scorende navigatiesystemen moeten nader worden uitgewerkt, evenals de tariefdifferentiatie die daarbij hoort.
- Voor volledige effectiviteit is ook een monitoringssysteem nodig om vast te stellen of de piloot daadwerkelijk de geluidsoptimale route en procedure vliegt.

#### *Adressant*

- Schiphol kan de modernisering van de vloot stimuleren met haar tariefsysteem. De minder moderne vliegtuigen kunnen worden ontmoedigd door hiervoor hogere start- en landingstarieven vast te stellen dan voor vliegtuigen met FMSmodern. Tot nog toe is er geen tariefverschil. Het verschil in tarief kan stapsgewijs worden opgevoerd, zoals met lawaaiige Hoofdstuk-2-vliegtuigen succesvol is gebeurd.
- De minister kan vliegtuigen die met minder moderne FMS zijn uitgerust verbieden voor bepaalde perioden van de dag, bijvoorbeeld van 23.00 tot 7.00 uur of van 19.00 tot 7.00 uur, zoals ook succesvol is gebeurd met lawaaiige vliegtuigen.

## Optie 2 's Nachts alleen en overdag in hoofdzaak lawaaiarme vliegtuigen

### *Beoogd effect*

De geluidsoverlast en slaapverstoring op korte en lange afstand van Schiphol versneld terug te dringen door de op Schiphol vliegende vloot snel te moderniseren en 's nachts alleen nog de minst lawaaiige vliegtuigen toe te staan.

### *Realisatiegemak*

Op Schiphol is het vliegverkeer overdag grotendeels en 's nachts op enkele – buiten proporties hinderlijke – uitzonderingen na al lawaaiarm te noemen. De basis voor dit moderniseringsbeleid is aanwezig omdat dezelfde instrumenten kunnen worden gebruikt als waarmee zeer lawaaiige (zogenaamde Hoofdstuk-2-) vliegtuigen vanaf 1995 stapsgewijs zijn uitgefaseerd.

### *Omschrijving*

Optie 2a: In de nacht zijn met ingang van 2005 alleen nog lawaaiarme vliegtuigen (zogenaamde Hoofdstuk-4- vliegtuigen) toegestaan.

Optie 2b: Tussen 6.00 en 7.00 uur worden alleen lawaaiarme vliegtuigen toegestaan.

Optie 2c: Overdag wordt het percentage relatief lawaaiige vliegtuigen bijvoorbeeld jaarlijks gehalveerd door de landings- en starttarieven voor deze vliegtuigen stapsgewijs te verhogen en die van de lawaaiarme vliegtuigen te verlagen (budgettair neutraal).

### *Toelichting*

In verband met slaapverstoring worden 's nachts (ook van 6.00 tot 7.00 uur) alleen Hoofdstuk-4- vliegtuigen toegestaan. Over het algemeen zul-

len Hoofdstuk-4-vliegtuigen tevens een FMSmodern-navigatiesysteem hebben. Overdag worden Hoofdstuk-4-vliegtuigen via tariefdifferentiatie bevorderd boven Hoofdstuk-3- vliegtuigen. Vliegtuigen behorende tot een zeer lawaaiarme categorie (met een EPN dB verschil van 20 of 25 dB) krijgen een extra laag tarief.

### *Voorwaarden voor realiseren van de optie*

- De vliegtuigtypen moeten ingedeeld worden in tenminste drie categorieën: zeer lawaaiarm, lawaaiarm (bijvoorbeeld ICAO-Hoofdstuk-4-vliegtuigen) en een relatief lawaaiige restcategorie.
- Zonodig vooruitlopend op het in werking treden van de ICAO-Hoofdstuk-4-normen, kunnen de criteria voor de Hoofdstuk-4-vliegtuigen worden vastgesteld door LVNL/NLR/Ministerie.

### *Adressant*

- Schiphol kan de lawaaiige Hoofdstuk-3- vliegtuigen ontmoedigen door de start- en landingstarieven voor lawaaiarmere vliegtuigen lager vast te stellen dan voor de Hoofdstuk-3-vliegtuigen. Tot nog toe is het tariefverschil tussen relatief lawaaiige en minder lawaaiige vliegtuigen klein. Het verschil in tarief kan stapsgewijs worden opgevoerd, zoals met lawaaiige Hoofdstuk-2-vliegtuigen succesvol is gebeurd.
- De minister kan relatief lawaaiige vliegtuigen verbieden voor bepaalde perioden van de dag, bijvoorbeeld van 23.00 tot 7.00 uur of van 19.00 tot 7.00 uur, zoals ook succesvol is gebeurd met lawaaiige vliegtuigen.

### Optie 3 Weren matige en slechte klimmers

#### *Beoogd effect*

Beperken van de onnodige geluidsoverlast die het gevolg is van slecht klimmende vliegtuigen, zowel binnen als buiten de regio Schiphol. Deze slechte klimmers veroorzaken extra lawaai met hun relatief grote lawaaipiek. De extra overlast wordt echter vooral veroorzaakt door de verstoring van de structuur van het luchtruim en de suboptimale vliegprocedure van slechte klimmers.

#### *Realisatiegemak*

Er is veel onderzoek nodig om een goed beeld te krijgen van de huidige situatie en de mate waarin slechte klimmers de vliegprocedures wat betreft de geluidsoverlast in negatieve zin bepalen. Er zal net als bij een vliegveld in een bergachtig gebied, afgeweken moeten worden van de door de ICAO vastgestelde minimumstandaard. Hier kan ook de vraag aan de orde komen hoe om te gaan met defecte en daardoor slecht klimmende vliegtuigen en dus het op een andere manier regelen van de veiligheid.

#### *Omschrijving*

Het aandeel slechte klimmers wordt met ontmoedigingsbeleid jaarlijks met x% verlaagd. Landings- en starttarieven voor deze vliegtuigen worden stapsgewijs flink verhoogd. Ook worden slechte klimmers gebonden aan tijdvensters (starts alleen toegestaan in de minder gevoelige etmaalperioden waarin het minder druk is in het luchtruim), zodat geen verstoring hoeft op te treden van de geluidsoptimale daling van kruisende vliegtuigen.

#### *Toelichting*

Een groot verschil in klimvermogen tussen vliegtuigen is belemmerend voor een veilige en tegelijk geluidsoptimale geleiding van het uitklimmende en inkomende vliegverkeer. Een kruisend dalend vliegtuig moet immers bij voorkeur hoger zitten dan de beste klimmer, dan wel lager dan de slechtste klimmer. De ICAO gaat uit van een minimumklimhoek van ongeveer één graad waardoor een vliegtuig met een uitgevallen motor nog zonder ingrijpen van de verkeerslei-

ding zijn klim kan voortzetten. De meeste vliegtuigen halen veel grotere klimhoeken.

De problemen met kruisende vliegroutes zouden minder groot zijn als er een klimvenster zou gelden (een eis voor minimum- en maximumklimhoek; bijvoorbeeld minimaal 3 en maximaal 6 graden). Slechte klimmers kunnen worden ontmoedigd en van de overblijvende slechte en matige klimmers zou over de eerste 5 à 10 km het maximum-korteduurstartvermogen kunnen worden gevraagd, hoewel dit hogere onderhoudskosten met zich brengt.

Misschien moeten slechte en matige klimmers via speciale routes worden geleid. Als het om een klein aantal gaat is dit denkbaar.

Vragen over het beste criterium voor klimvermogen, over een reële ondergrens voor het klimvenster, over het klimvermogen (tot FL140) in relatie tot de beladingsgraad e.d. zullen moeten worden beantwoord. Evenals vragen als hoe vaak een onderbroken klim of nadering voorkomt (d.w.z. dat een stuk *level* gevlogen wordt beneden FL140) en hoe vaak dit wordt veroorzaakt door kruisend verkeer van Schiphol.

Goed klimmende vliegtuigen vergen overigens minder aandacht van de verkeersleiding bij de start dan slechte klimmers, omdat de verkeersleider dan niet precies in de gaten hoeft te houden of tijdig de vereiste hoogte wordt gehaald in verband met een kruisend vliegtuig. Het zou alleen al daarom logisch zijn slecht klimmende vliegtuigen veel hogere kosten voor de luchtverkeersleiding in rekening te brengen dan goede klimmers.

#### *Voorwaarden voor realiseren van de optie*

- Vaststellen van het criterium slechte klimmer door LVNL/NLR/Ministerie.
- Er is veel onderzoek nodig.

#### *Adressant*

- Schiphol kan de slecht klimmende vliegtuigen ontmoedigen door de starttarieven voor goede klimmers lager vast te stellen dan voor de slecht klimmende vliegtuigen. Tot nog toe is er geen tariefverschil. Er is ook, gezien de vereiste

extra aandacht van de verkeersleiding, alle reden om hogere kosten in rekening te brengen voor slechte klimmers. Het verschil in tarief kan stapsgewijs worden opgevoerd, zoals met lawaaiige Hoofdstuk-2-vliegtuigen succesvol is gebeurd.

- De minister kan slecht klimmende vliegtuigen verbieden voor bepaalde perioden van het etmaal.



## B Geluidsvriendelijker vliegprocedures

### Optie 4 In de nacht uitsluitend glijvluchtlanding (CDA) van over zee

#### *Beoogd effect*

Verlaging van de nachtelijke geluidsbelasting door Schipholverkeer in woongebieden zowel dichtbij als veraf, door geluidsoptimale vliegprocedures en -routes boven Nederland. Het gaat met name om glijvluchtlandingen: continu dalen met laag motorvermogen.

#### *Realisatiegemak*

De meeste vliegtuigen op Schiphol zijn al geschikt om geluidszwaardere vliegprocedures uit te voeren maar een klein aantal vliegtuigen kan dit niet. Het is mogelijk deze te weren uit de nacht. Er is enig onderzoek nodig naar de criteria voor FMSmodern-navigatiesystemen (zie optie 1). Geluidsoptimale vliegpaden en vliegprocedures voor de nacht zijn al ontworpen en worden door vliegtuigen met FMSmodern gebruikt. Er zijn vermoedelijk nog wel verbeteringen mogelijk. Ook verkeersleidingstechnisch zal er een en ander moeten gebeuren.

#### *Omschrijving*

Optie 4a: In de nacht landen alle vliegtuigen vanaf een paar km buiten de kust tot een aantal km's voor de landingsbaan met motor voortdurend op laag vermogen (CDA-landing). Tevens komen ze, eveneens in glijvlucht, vanaf grote hoogte naar beneden (profile-descent-nadering, oftewel langeafstand-CDA). Vliegtuigen vanuit het oosten, zuidoosten en zuiden dalen hoog over de Randstad om met een (grote) boog boven zee te dalen tot het punt waar de finale CDA-landing wordt ingezet. Boven Vlaardingen, Utrecht, Amersfoort en Enkhuizen moeten ze toch minimaal nog op twee km hoogte kunnen zitten.

Optie 4b: Tussen 6.00 en 7.00 uur moeten dezelfde geluidsbepalkende vlieg-

procedures worden uitgevoerd als in de rest van de nacht.

#### *Toelichting*

Met name 's nachts is een moderne instrumentatie essentieel om de geluidsoptimale nachtroutes en vliegprocedures te kunnen uitvoeren. 's Nachts zijn alleen vliegtuigen met een FMSmodern welkom.

Landen kan met CDA-procedure, onder voorwaarde dat de vliegtuigen zijn uitgerust met FMSmodern en het uuraanbod beperkt blijft tot maximaal 20 à 24. Voor verder weg gelegen woongebieden als Castricum, Assendelft en Sassenheim maakt dit het verschil tussen gewekt worden of doorslapen (met CDA kan plaatselijk een 5 à 15 dB lagere geluidsbelasting optreden). De geluidspieken van grote overvliegende vliegtuigen naar Schiphol zullen dan op 20 à 30 km afstand minder gauw tot ontwaken leiden.

In de nacht zou uitsluitend vanuit zee moeten worden geland. Dus het laatste deel van de daling tot de vereiste hoogte voor het finale daalpad is bereikt, moet boven zee gebeuren. Omdat tot 7.00 uur sprake is van een grote kwetsbaarheid voor slaapverstoring, is het erg belangrijk dat ook in het laatste nachtuur (tot 7.00 uur) met een – geluidszarme – glijvluchtlanding en via een optimaal vliegpada vanuit zee wordt geland.

#### *Voorwaarden voor realiseren van de optie*

- Alle vliegtuigen die 's nachts landen, moeten zijn uitgerust met een modern navigatiesysteem.
- Het aantal landingen per uur moet beperkt blijven tot maximaal 20 à 24. Dit is dus ook het maximum aantal uit te geven *slots* per nachtuur. 's Nachts zal dus de nadruk moeten worden gelegd op vliegverkeer dat een schakel vormt in de netwerkverbindingen. Genoemd maxi-

- mumaantal moet ook gelden tussen 6.00 en 7.00 uur.
- De vereiste vlieginstructies worden door LVNL voorgeschreven en doorgevoerd (verplichte procedure voor de piloot).

#### *Adressant*

- De minister kan Schiphol de opdracht geven 's nachts voor maximaal 20 of 24 landingen per uur slots uit te geven, ook voor het laatste nachtuur van 6.00 tot 7.00.

- Schiphol kan de behoefte aan slots in de nacht sturen door een goed beleid met gedifferentieerde tarieven.
- De minister kan, al dan niet samen met Schiphol, opdracht geven aan LVNL om het ontworpen geluidsoptimaal vliegpad en dito vliegprocedure voor de nacht verplicht te stellen voor alle landingen. Die verplichting zou ook moeten gelden tussen 6.00 en 7.00 uur.
- LVNL schrijft de procedure voor en zorgt voor de uitvoering ervan.

## **Optie 5 Overdag vanaf grote hoogte continu dalen (profile descent)**

### *Beoogd effect*

Verlaging van de geluidsdruk van de vliegtuigen op grotere afstand van Schiphol door met laag vermogen en continu dalend te naderen en daarbij zo hoog mogelijk te vliegen.

### *Realisatiegemak*

Dit is de gebruikelijke wijze van naderen, maar de uitzonderingen geven veel overlast. Onderzocht moet worden hoe vaak er te laag of met verhoogd motorvermogen wordt genaderd op afstanden van 20 tot meer dan 100 km van Schiphol en wat de oorzaken daarvan zijn. Realisatie is stapsgewijs mogelijk, zodat lawaaiige naderingen steeds meer een uitzondering worden. Ook verkeersleidingstechnisch zal er een en ander moeten gebeuren.

### *Omschrijving*

Overdag en 's avonds dalen alle vliegtuigen vanaf grote hoogte met laag motorvermogen. Voorkomen wordt dat vliegtuigen onnodig vroeg omlaag komen waardoor zij op een afstand tussen 20 en 150 km van Schiphol een eind horizontaal met verhoogd motorvermogen moeten vliegen.

### *Toelichting*

Vooralsnog is het overdag en 's avonds te druk om met de huidige instrumentatie tot op de landingsbaan in glijvlucht te landen. Wel kan worden voorkomen dat vliegtuigen te vroeg omlaag komen en dan vrij laag en met verhoogd motorvermogen een stuk horizontaal en/of met vleu-

gelkleppen uit moeten vliegen. Door op 150 à 200 km afstand op de juiste hoogte en snelheid binnen te komen, kan het vliegtuig tot op ca. 20 km afstand van Schiphol met laag motorvermogen (flight idle) en 'glad' (vleugelkleppen en landingsgestel nog ingetrokken) zakken. Hierdoor kan de geluidsbelastingsspiek van het overvliegende vliegtuig zo laag mogelijk blijven. Het spaart ook brandstof. Boven woongebieden als Vlaardingen, Utrecht, Amersfoort, Apeldoorn en Enkhuizen moeten ze minimaal op twee km hoogte kunnen zitten. Hiermee kan worden bereikt dat het landende verkeer naar Schiphol in het grootste deel van Nederland geen overlast geeft in de woonomgeving.

Volgens LVNL komt het weinig voor dat tussen 20 en 150 km van Schiphol met verhoogd motorvermogen horizontaal wordt gevlogen. De vraag leeft echter bij velen hoe het komt dat boven Rijnmond-west tot Den Haag bijvoorbeeld sinds ongeveer 2000 door op Schiphol koersende vliegtuigen bijna stelselmatig veel lager wordt gevlogen dan in de decennia daarvoor. En wat is er aan de hand als mensen in Amersfoort of Driebergen soms klagen over zo'n lawaai van een naar Schiphol vliegend vliegtuig dat het gesprek buiten moet worden gestaakt?

Overdag zou op korte termijn het percentage van het vliegverkeer met een verouderde FMS moeten dalen tot 20 à 25%, zodat in ieder geval het ontwerp van de routes en vliegprocedures voor landingen kan worden afgestemd op vliegtuigen met vrij moderne FMS.

Het is van belang dat overdag het percentage vliegtuigen met verouderde FMS daarna verder wordt teruggedrongen, zodat er steeds minder vliegtuigen afwijken van het optimale vliegpad en de beste vliegprocedure.

Vliegtuigen met moderne FMS vergen overigens minder intensieve aandacht van de verkeersleiding bij start en landing dan andere. Het zou daarom logisch zijn deze vliegtuigen lagere en de andere hogere kosten voor luchtverkeersleiding in rekening te brengen.

Als er parallel geland wordt op Polderbaan/ Zwanenburgbaan of Zwanenburgbaan/ Aalsmeerbaan, dus in landingspieken, kan er niet met CDA geland worden. In de daluren en vooral ook 's avonds kan dit in principe wel. Met uitsluitend vliegtuigen met FMSmodern is CDA-landen in (een deel van) de dal- en avonduren wellicht wél mogelijk. Onderzocht moet worden aan welke voorwaarden dan moet zijn voldaan.

#### *Voorwaarden voor realiseren van de optie*

- De meeste vliegtuigen moeten zijn uitgerust met een modern navigatiesysteem.
- Door een juist ontwerp en uitvoering van de klimroutes worden conflicten met

landende vliegtuigen op grotere afstand van Schiphol voorkomen zodat die hun optimale profile-descent-nadering kunnen uitvoeren terwijl de vertrekkende toestellen alle een doorgaande klim maken.

- Wellicht kunnen op den duur eisen aan klimmende vliegtuigen worden gesteld om ten behoeve van de voorgaande voorwaarde, een adequaat klimvenster te realiseren, dus mogelijk minimumklimcapaciteiten voor de slechte klimmers en voor de zeer goede klimmers het gebruik van een matig start- en klimvermogen tot op zo'n 100 km afstand.

#### *Adressant*

- LVNL kan het initiatief nemen om dergelijke overlastarme vliegprocedures boven Nederland standaard mogelijk te maken.
- De minister kan aan LVNL opdracht geven om de voorwaarden te scheppen voor dergelijke overlastarme vliegprocedures als standaard.

## **Optie 6 's Nachts tot 7.00 uur een gematigde klim voor startende vliegtuigen naar zee**

#### *Beoogd effect*

Verlaging van de geluidspiek van klimmende vliegtuigen in woongebieden 's nachts door na de startfase met een matig (geluidsoptimaal) en constant motorvermogen en via een geluidsoptimaal vliegpad uit te klimmen naar zee en daar pas de snelheid op te voeren.

#### *Realisatiegemak*

De doelstelling voor de nacht is, gelet op het beperkte vliegverkeer direct uitvoerbaar mits de uurintensiteit beperkt blijft.

#### *Omschrijving*

Optie 6a: In de nacht klimmen startende vliegtuigen met matig en constant motorvermogen via een geluidsoptimaal vliegpad naar zee. Hierbij wordt ook in geval van een oostelijke tot zui-

delijke bestemming eerst naar zee gevlogen, vervolgens wordt geklommen boven zee alvorens in de gewenste richting af te buigen.

Optie 6b: Omdat het laatste uur van de nacht, 6.00 tot 7.00 uur, het kwetsbaarst is voor slaapverstoring, wordt het nachtgime (alleen Polderbaan en Kaagbaan in gebruik en de speciale nachtroutes volgen) tot 7.00 uur voortgezet, evenals het klimmen met matig motorvermogen.

#### *Toelichting*

Door een matig, geluidsoptimaal klimvermogen wordt de geluidsproductie beperkt. Het klimmen gebeurt 's nachts via speciale, over lange afstand tussen de woongebieden door, getraceerde nachtroutes. De speciale vertrekkroutes



voor de nacht zijn al ontworpen en vastgelegd in het *Luchthavenverkeersbesluit*. De nachtelijke vertrekroutes kunnen vermoedelijk nog verder worden geoptimaliseerd als alle startende vliegtuigen FMSmodern hebben. Met die speciale nachtelijke uitvliegroutes kunnen de meeste woongebieden die met dagroutes (starts en landingen) wel worden belast, 's nachts worden gevrijwaard van vliegverkeer.

Het is van groot belang dat 's nachts het aantal starts per uur beperkt wordt gehouden (max. 15 à 20 starts per uur) zodat, ondanks snelheidsverschillen tussen de vliegtuigen, over een grote afstand het optimale vliegp pad kan worden gevolgd. Als meer starts per uur worden toegestaan zou er een snelheidsvenster moeten worden opgelegd. Dit zou betekenen dat alle vliegtuigen dan een minimum- maar ook een maximumsnelheid in acht moeten nemen. Dit kan weer minder gunstig zijn voor de geluidsproductie van sommige vliegtuigen.

#### *Voorwaarden voor realiseren van de optie*

- 's Nachts een maximaal aantal starts van 15 of 20 per uur; dit maximum is ook es-

sentieel voor het laatste nachtuur van 6.00 tot 7.00 uur.

#### *Adressant*

- De minister kan Schiphol de opdracht geven 's nachts voor maximaal 15 of 20 starts per uur slots uit te geven, ook voor het laatste nachtuur van 6.00 tot 7.00 uur.
- Schiphol kan de behoefte aan slots in de nacht sturen door een goed beleid met gedifferentieerde tarieven.
- De minister kan vaststellen dat de nachtroutes door alle vliegtuigen zonder uitzondering moeten worden gevolgd en dat daarbij een matig klimvermogen moet worden gebruikt. De minister kan ook bepalen dat dit tot 7.00 uur moet gelden.
- De minister kan aan LVNL opdracht geven de nachtroutes te optimaliseren.
- LVNL kan dergelijke overlastarme vliegprocedures boven Nederland ontwerpen en uitvoeren.

## **Optie 7 Doorgaande klim voor startende vliegtuigen overdag en 's avonds**

### *Beoogd effect*

Verlaging van de geluidspiek van klimmende vliegtuigen in woongebieden overdag door na de startfase in principe altijd een doorgaande klim uit te voeren.

### *Realisatiegemak*

De doelstelling voor overdag en 's avonds is stapsgewijs – in de zin van verbeteringen per locatie – te realiseren. Er is veel onderzoek nodig naar mogelijkheden om conflicten van startende en landende vliegtuigen steeds meer te voorkomen door aanpassingen in het vliegrouten netwerk en eisen te stellen aan de klimprestaties van de vliegtuigen op Schiphol (zodat ze de klim kunnen realiseren binnen een verplicht klimvenster). Ook zou het kunnen betekenen dat afgeweken moet worden van bepaalde gebruikelijke vliegprocedures.

### *Omschrijving*

Overdag en 's avonds voeren startende vliegtuigen zoveel mogelijk een doorgaande klim uit tot ruim 4 km hoogte (FL145).

### *Toelichting*

Nu wordt veelal tot het kruisingspunt door de klimmende vliegtuigen een maximum van 6.000 voet en door de naderende vliegtuigen een minimum van 7.000 voet aangehouden (1.000 voet scheiding op het kruispunt tussen de startende en landende vliegtuigstroom). Dit is de formele procedure waarvan vaak wordt afgeweken. Een doorgaande klim zou een afwijking kunnen betekenen van de standaard ICAO-A- of NDAP-1-startprocedure op een hoogte van 3.000 of 4.000 voet (zie het rapport NLR-CR-2004-171 *NLR-ondersteuning voor optiedocument "Stiller vliegen boven Nederland" ten behoeve van Stichting Natuur en Milieu, vragen en antwoorden*).

Overdag is het door de drukte niet mogelijk over lange afstand een geluidsoptimaal klimpad te volgen. Wel kan ervoor worden gezorgd dat een steeds kleiner aantal vertrekkende toestellen – vanwege een op conflicterende hoogte kruisend vliegtuig – de klim moet onderbreken door een stuk horizontaal te gaan vliegen. Als het vliegtuig constant doorklimt, kan worden voorkomen dat op grotere afstand gas wordt gegeven, terwijl het vliegtuig nog vrij laag vliegt en, dus tegen de verwachting van de daar aanwezige bewoners of recreanten in, veel lawaai maakt.

Een modern navigatiesysteem heeft overdag nog andere voordelen:

- er is een nauwkeuriger routing mogelijk, zodat conflicten met kruisende vliegtuigen beter beheerst kunnen worden;
- de vliegtuigen kunnen systematischer op ruime afstand langs kwetsbare locaties worden geleid;
- het parallel starten op Polderbaan en Zwanenburgbaan en daarna over een langere afstand rechtuit (dus parallel) vliegen, is wellicht beter mogelijk als de betrokken vliegtuigen FMSmodern hebben.

#### *Voorwaarden voor realiseren van de optie*

- Overdag in de hand houden van het aantal vliegbewegingen per uur om conflict-situaties te kunnen vermijden (ter indicatie: niet meer dan 100 starts en landingen per uur zijn gewenst; de groei zal meer gezocht moeten worden in grotere vliegtuigen, dan in meer vliegtuigen).
- Eisen aan de minimumklimcapaciteit van vliegtuigen en zodanige routes voor klimmende en dalende vliegtuigen en slechte klimmers dat conflictsituaties worden vermeden.

#### *Adressant*

- LVNL kan dergelijke overlastarme vliegprocedures boven Nederland ontwerpen en uitvoeren.
- De minister kan aan LVNL daartoe opdracht geven.



## C Verbeterde vliegroutes

### Optie 8 Verschuiving van start- en landingsroutes om stilte-eilanden heen

#### *Beoogd effect*

In Nederland worden een flink aantal – minstens 100 km<sup>2</sup> grote – gebieden met een grote landschappelijke en natuurbelevingswaarde gevrijwaard van civiel vliegverkeer. Hiermee ontstaan zogenaamde stilte-eilanden, waar een optimale natuurbeleving mogelijk is. Deze gebieden worden in principe nooit door vliegtuigen van Schiphol of de regionale luchthavens overvlogen.

#### *Realisatiegemak*

Er is onderzoek nodig om de mogelijkheden voor stilte-eilanden in kaart te brengen; dit onderzoek kan worden opgenomen in lopend onderzoek naar de capaciteit van het luchtruim in relatie tot militaire vlieggebieden, vliegroutes van regionale luchthavens etc.

#### *Omschrijving*

De vliegroutes (klimmend en dalend) worden op grotere afstand zodanig verschoven dat minstens 100 km<sup>2</sup> grote delen van Nederland met een relatief grote landschappelijke en natuurbelevingswaarde – stilte-eilanden – in principe nooit door op de grond hoorbare vliegtuigen van Schiphol of de regionale luchthavens worden overvlogen. Dit heeft bundeling van vliegroutes tot gevolg.

#### *Toelichting*

Op dit moment is er in Nederland vrijwel geen gebied meer waar altijd zonder kans op verstoring door vliegtuiggeluid van landschap en natuur kan worden genoten. Zelfs in afgelegen stille gebieden als de Kop van Overijssel is doorgaans nog 20 à 25% van de tijd een vliegtuig duidelijk hoorbaar. Dit komt omdat er in principe boven elk gebied gevlogen mag worden. Vliegroutes lopen kriskras door en naast elkaar. Door verschuiving van vliegroutes kan het vliegverkeer worden geconcentreerd, waardoor naast de vliegcorridor een vliegvrij gebied zonder versto-

ring van de stilte ontstaat. Zo'n verschuiving is met name mogelijk op afstanden waar binnenshuis geen overlast meer wordt ervaren en woongebieden klein zijn in vergelijking tot de schaal van het vliegroutenetwerk. Hier zijn woongebieden dus niet sturend voor de situering van vliegroutes. Dit is het geval vanaf ongeveer 30 km. Verschuiving van vliegroutes is nodig tot op ruim 100 km afstand van Schiphol; in feite tot zover een optredende geluidspiek van een overvliegend civiel vliegtuig in een natuurgebied hoorbaar is. Uitgezocht moet worden vanaf welke afstand verschuiving van de vliegroutes voor klimmende respectievelijk dalende vliegtuigen niet meer nodig is omdat geen enkel vliegtuig meer verstoring geeft van de natuurbeleving. Door hoger vliegen en geluidsarmere vliegprocedures kan de geluidspiek op de grond zo worden verlaagd (zie opties 5 en 7) dat het vliegtuig op minder grote afstand van Schiphol niet of nauwelijks meer hoorbaar is en in ieder geval niet meer de aandacht trekt van de rustzoekers. Uiteraard kunnen niet alle waardevolle natuurgebieden gevrijwaard worden van civiel vliegverkeer. Vooral de meest waardevolle natuur- en recreatiegebieden dienen in stilte-eilanden te komen. De stilte-eilanden zullen vanwege de zijwaartse geluidsuitstraling van grote vliegtuigen minstens 100 km<sup>2</sup> groot moeten zijn.

#### *Voorwaarden voor realiseren van de optie*

Geen.

#### *Adressant*

- LVNL kan een gebundeld vliegroutenet voor Nederland ontwerpen, op basis van een kaart met voorkeursgebieden die als stilte-eiland in aanmerking komen. Hierbij kan ook Eurocontrol (*upper airspace*) in beeld komen.
- De minister stelt het besluit met stilte-eilanden vast.

## Optie 9 Verleggen dagroutes in de regio Schiphol, met name in de duinstreek

### *Beoogd effect*

De concentratie van vliegtuiglawaai boven de duinen en de erachter gelegen woongebieden (Katwijk – IJmuiden) kan zoveel mogelijk naar zee worden verplaatst. Met name het Nationaal Park Kennemerduinen, een fraai duingebied en uitloopgebied voor Amsterdam, Haarlem en omstreken, kan vliegvrij worden gemaakt voor een ongestoorde natuurbeleving.

### *Realisatiegemak*

De ruimte is er (zee) maar de (kruisende) route-problematiek is complex. Het gaat om twee grote invoegende stromen richting Schiphol en start-routes die in hoogte van elkaar moeten worden gescheiden. Dit zal het nodige onderzoek vergen.

### *Omschrijving*

De naderende verkeersstroom uit het zuiden wordt grotendeels via zee in plaats van over de duinstreek naar de Polderbaan geleid. Een oplossing zou kunnen zijn deze stroom hoger over het gebied Sassenheim-Oegstgeest te leiden (op FL100 i.p.v. 70), waardoor een westelijker gelegen route mogelijk wordt omdat meer zeewaarts de klimmende vliegtuigstroom van de Kaagbaan kan worden gekruist. Boven zee kan vervolgens steiler, dan wel met een grotere boog, gedaald worden.

*Andere opties, die we hier niet verder uitwerken, zijn:*

- landingen zo veel mogelijk profile descent, waarbij echter het overdag onvermijdelijke horizontale deel van de daling via een RNAV-route boven relatief ongevoelig gebied wordt gesitueerd;
- startroutes met RNAV zoveel mogelijk via een hinderoptimaal vliegp pad leiden; bijvoorbeeld door starts van de Zwanenburgbaan-noord optimaal van het Amsterdamse industriegebied gebruik te laten maken zodat Zaanstad, Oostzaan en Amsterdam-NW veel minder worden belast.

### *Toelichting*

Op dit moment vliegt het verkeer vanuit het zuiden en zuidoosten via de duinstreek naar de haven van IJmuiden en vandaar via een grote bocht naar het dalpad van de Polderbaan. Hierdoor treedt veel geluidsoverlast op in diverse woongebieden ten noordwesten, zuidwesten en zuiden van Haarlem, maar ook in de duinstreek. Dit is het uitloopgebied voor natuurbeleving van Amsterdam, Haarlem en omstreken. De stilte en natuurbeleving worden er vaak ernstig verstoord. Hieraan kan een eind komen als het landende verkeer dicht bij zee de stroom startende vliegtuigen van de Kaagbaan kruist ('achterlangs'). Om ter hoogte van Sassenheim - Hillegom weer boven zee zijn weg te vervolgen en een aantal km buiten de kust naar het NNO te vliegen. Pas tussen IJmuiden en Castricum zou de stroom de kust weer passeren, na naar het oosten te zijn afgebogen op weg naar het dalpad. Vliegtuigen die hoog uit België binnenkomen zouden als alternatief ter hoogte van Hoek van Holland de kust kunnen passeren en vervolgens ver boven zee met een grote bocht het Kaagbaanverkeer 'onderlangs' kunnen kruisen, op weg naar het indraaipunt naar het dalpad van de Polderbaan.

### *Voorwaarden voor realiseren van de optie*

- Een nieuw ontwerp van de start- en naderingsroutes ten westen van de lijn Leiden-IJmuiden is nodig teneinde een westelijker route mogelijk te maken voor het uit het zuiden naderend verkeer voor de Polderbaan ter hoogte van de kruisende startroutes van de Kaagbaan.
- Onderzocht moet worden of voor de starters van de Kaagbaan een klimvenster gewenst is.
- De goede klimmers zouden met een gematigd motorvermogen moeten uitklimmen om op zo groot mogelijke afstand van Schiphol de voor kruising kritische hoogte van 6.000 of 9.000 voet te bereiken. Het verschil in klimcapaciteiten tussen de diverse startende vliegtui-

gen op de Kaagbaan zou kleiner moeten worden zodat het 'overlangs' kruisen ten westen van Sassenheim zo dicht mogelijk bij de kust kan plaatsvinden en het 'onderlangs' kruisen niet te ver weg boven zee hoeft plaats te vinden.

- Een verdere verbetering zou mogelijk zijn als de verkeersleiding tijdig vast kan stellen of een vliegtuig uit het zuiden de korte route of de lange route nodig heeft.

#### *Adressant*

- LVNL ontwerpt twee daalroutes (kort en lang) voor verkeer vanuit het zuiden die boven land een profiel descent en een

minimumgebruik van de duinstreek mogelijk maken.

- Onderzocht wordt of er een minimumklimeis moet komen voor vliegtuigen die op de Kaagbaan starten; slechte klimmers zouden bijvoorbeeld altijd kunnen starten met maximaalstartvermogen.
- Onderzocht wordt of er een maximumklimeis moet komen voor vliegtuigen die op de Kaagbaan starten (goede klimmers met gematigd vermogen uitklimmen).
- De minister stelt voor verkeer vanuit het zuiden de naderingsroutes vast die de woongebieden en de Kennemerduinen zoveel mogelijk vrijwaren.

## **Optie 10 Speciale routes voor slechte klimmers**

### *Beoogd effect*

Door enkele speciale routes voor slecht klimmende vliegtuigen vast te stellen en slechte klimmers dus ook uitsluitend op bepaalde routes toe te staan, zouden geluidsoptimalere vliegprocedures kunnen worden ingevoerd. Dit betekent minder overlast van het vliegverkeer en wellicht iets minder overlast van de slechte klimmers.

### *Realisatiegemak*

Er is veel onderzoek nodig (zie optie 3).

### *Omschrijving*

De conflictpunten van kruisende vliegroutes en de oplossingen die bij elk van die conflictpunten mogelijk zijn moeten worden onderzocht. Dit onderzoek zal moeten uitwijzen welke speciale routes nodig zijn en welke segregatie wenselijk is om slechte klimmers te weren van routes waar het aankomt op een redelijk goede klim.

### *Voorwaarden voor realiseren van de optie*

- Uitzoeken van de segregatie die een soepeler afhandeling van het luchtverkeer mogelijk maakt.
- Slechte en matige klimmers verwijzen naar bepaalde startbanen en uitvliegroutes (segregatie).
- Speciale vliegroutes ontwerpen.
- De veiligheidssystematiek dient opnieuw te worden doordacht.

### *Adressant*

- De minister kan tot segregatie besluiten en slechte en matige klimmers restricties voor het gebruik van het vliegroutenetwerk opleggen.
- LVNL kan een onderzoek starten naar de voordelen die het weren van slechte klimmers zou hebben in operationeel en geluidsoogpunt.
- Schiphol (en LVNL) kunnen hogere tarieven in rekening brengen aan slechte en matige klimmers.



## D Binnenlandse vliegroutes

### Optie 11 Geluidsoptimalere vliegverbindingen tussen regionale luchthavens

#### *Beoogd effect*

De overlast van het vliegverkeer van regionale velden op grotere afstand van die velden beperken en tegelijk interactie van dit verkeer met het Schipholverkeer voorkomen. Hiermee moet worden bereikt dat er geen voor geluidsoverlast suboptimaler vliegpatroon van Schipholverkeer ontstaat doordat men per se vanaf een regionale luchthaven in een rechte lijn van A naar B wil vliegen.

#### *Realisatiegemak*

Onderzoek is nodig om een goed beeld te krijgen van dit probleem.

#### *Omschrijving*

De vliegtuigen die binnenslands van regionale luchthaven A naar regionale luchthaven B vliegen – een gelukkig zeer klein aantal vliegbewegingen – worden niet via de kortste route geleid maar via routes waarop ze zonder interactie met het Schipholverkeer op minstens 6.000 voet hoogte kunnen worden geleid en waarbij stilleilanden bovendien worden vermeden.

#### *Voorwaarden voor realiseren van de optie*

- Onderzoek is nodig om een goed beeld te krijgen van dit probleem.

#### *Adressant*

- LVNL ontwerpt adequate – en dus kromme – routes met een omweg op ruime afstand van Schiphol van A naar B.





# Nadere informatie en toelichting

- Het verslag van de expertmeeting die in het kader van dit project heeft plaats gevonden (bijlage).
- Het rapport NLR-CR-2004-171 *NLR-ondersteuning voor optiedocument "Stiller vliegen boven Nederland" ten behoeve van Stichting Natuur en Milieu, vragen en antwoorden* door R.G. den Boer, dat in het kader van dit project door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium is geschreven. Het rapport is op te vragen bij het NLR (020 – 511.31.13) of bij Stichting Natuur en Milieu (beperkte voorraad).

## Definities

CDA	<i>Continuous descent approach</i> , continu dalend met bijna stationair draaiende motoren landen (dus met de motoren voortdurend op hetzelfde lage vermogen oftewel flight idle).
Profile descent	Langeafstand-CDA vanaf grote hoogte naar het finale dalpad.
Flight level (FL)	Vlieghoogte in voet.
FL100	Vlieghoogte 10.000 voet (3.050 meter).
FL30	3.000 voet (915 m), bijna een km dus.
Nm	Nautical mile, zeemijl, 1,85 km.
kn	Knopen, mijl per uur (1 kn = 1,85 km uur).
RNAV	<i>Aria navigation</i> : het vliegp pad volgen met behulp van coördinaten (het vliegp pad is in de vorm van coördinaten (way points) vastgelegd); het vliegtuig moet zijn positie, uitgedrukt in coördinaten, dus zelf goed kunnen bepalen met zijn FMS om zo'n vliegp pad goed te kunnen volgen.
Way points	In coördinaten vastgelegde punten op het vliegp pad.
FMS	<i>Flight management system</i> (vliegcomputer).
FMSmodern	Een vliegcomputersysteem dat in staat is om CDA's uit te voeren en RNAV-routes te volgen.
Level vliegen	Horizontaal vliegen; level is hoogte.
Een slot	Een recht voor een vliegtuigmaatschappij om in een bepaald uur te landen of te starten.
Een doorgaande klim	Een klim die met constant motorvermogen en voortdurend hoogtewinnend wordt uitgevoerd. Met andere woorden, na het terugbrengen van het motorvermogen na de startfase treden geen motorwisselingen en dus geen toonveranderingen (en geen gierend geluid) meer op totdat een grote hoogte is bereikt of het vliegtuig ruim buiten de kustlijn zit.



# Bijlage

## Verlag van de workshop 'Hoogvliegers gewenst'

gehouden op 19 december 2003 bij de Stichting Natuur en Milieu te Utrecht

### *Aan het gesprek namen deel:*

Van LVNL:	I. Boverhuis, M. van Stappen, R. Deleu
Van NLR:	mw. M. Vogels, C. Beers, R. den Boer
Van Amsterdamse en Gooise Zweefvliegclub:	T. Wilschut
Van Transavia Vliegdiens:	E. van Maaren
Van CE:	J. Vermeulen
Van Stichting Natuur en Milieu:	W.J. van Grondelle, J. Fransen (werkdocument, verslag), H. van den Wall Bake

In de workshop stond een werkdocument met vier thema's ter discussie dat tevoren aan de deelnemers was toegestuurd.

Stichting Natuur en Milieu licht toe: De resultaten van de workshop zullen gebruikt worden voor het schrijven van een deskundig rapport (optiedocument met aanbevelingen) met opties voor vermindering van de overlast op grotere afstand van Schiphol, voorzien van de voor- en nadelen en voorwaarden waaronder de betreffende optie mogelijk is.

Het doel van het project is om de geluidsbelasting op grotere afstand (tussen 20 en 100 kilometer) terug te dringen door betere vliegprocedures en hoger vliegen. Het is zowel gericht op overlast in verder weg gelegen woongebieden (relatief meer geluidsgevoelige mensen) zoals Castricum en Amersfoort, als op een minder verstoorte natuur- en landschapsbeleving (een groeiend probleem volgens onderzoek in stiltegebieden). We kijken naar zaken die in principe met de huidige technologie – al of niet met wat meer selectiviteit in de vereiste vliegtuigprestaties – gestalte kunnen krijgen. We kijken ook zowel naar naderend als naar vertrekkend verkeer van Schiphol; ook een doorkijk naar verkeer tussen de Nederlandse regionale luchthavens onder/langs het Schipholverkeer is aan de orde.

Het conceptverslag van de workshop is aan de deelnemers voorgelegd voor commentaar.

Er is uitgebreid gediscussieerd over het werkdocument. Daarbij riep Thema I, hoger en met minder motorvermogen vliegen op grotere afstand van Schiphol, brede discussie op.

Hierbij kwamen ook elementen van de thema's II en III aan de orde. De tijd ontbrak om die thema's nog apart aan de orde te stellen.

Het navolgende is een weergave van de inzichten en gegevens die naar aanleiding van het werkdocument in de workshop op tafel kwamen.

### **Aspecten bij geluidsbeperving**

De geluidsproductie van moderne vliegtuigen komt niet alleen van de motor, maar ook van luchtwervelingen rond het vliegtuig. De 'configuratie' van het vliegtuig kan bij naderingen de dominante geluidsbron zijn (motor op flight idle). Belangrijk is dus om het vliegtuig 'glad' te houden (zo laat mogelijk de kleppen en het landingsgestel uit). Als het kan dus de voor het vliegtuig optimale snelheid en daalhoek aanhouden die hoort bij een 'gladde' configuratie en zijn actuele beladingsgraad (op grotere afstand ca. 2,5 graden en ver weg zelfs 2 graden, op het ILS-daalpad pas 3 graden). Zelfs de B747-400 daalt op grotere afstand

'glad' met minder dan 3 graden. Hoger vliegen hoeft dus niet altijd minder geluid te betekenen, nl. niet als hierdoor 'onnatuurlijk' steil – en dus minder 'glad' – moet worden gedaald.

Soms is een uitruil van geluid tussen dichtbij en verder weg aan de orde. Waar leg je het geluid van een vertrekkend of een dalend vliegtuig neer; hierbij rekening houden met een grotere geluidsgevoeligheid van woongebieden op afstand; bij zeeroutes kan uiteraard het geluid het beste veraf – en dus boven zee – worden neergelegd.

Geluid is een gevolg, niet de oorzaak. Nagaan dus wat de oorzaak is. Bij het huidige beleid wordt het vliegsysteem als een gegeven beschouwd (het beleid van de sector). Op basis hiervan bepaalt het ministerie de ruimte voor het vliegverkeer en de samenhangende milieubelasting. De minister, gesanctioneerd door de Tweede Kamer, bepaalt formeel het vliegpatroon en de milieunormen. Hierbij worden altijd marges toegepast. Stichting Natuur en Milieu meent dat wanneer er bepaalde eisen worden gesteld, sprake kan zijn van minder milieubelasting.

De vliegeregels zijn overigens internationaal gerelateerd; er kan nationaal nadere invulling aan worden gegeven. Er zijn dus marges ten opzichte van de minimumaanbevelingen van ICAO.

Omdat alles samenhangt en de complexiteit groot is, moet er een goed inzicht zijn in de oorzaken en de gevolgen. Alleen met een totaalbenadering (systeem) kan het optimum worden gevonden voor het ontwerp van het vliegpatroon; benadrukt werd dat elke verandering een verandering is van het hele systeem.

Een apart punt is het brandstofgebruik, dat van belang is in verband met economie en luchtvervuiling. Een lager brandstofgebruik gaat vaak gelijk op met minder geluid (niet laag 'level' vliegen, vliegtuig 'glad' houden). Soms echter niet. Bij omvliegen bijvoorbeeld, i.v.m. het ontzien van een woongebied of i.v.m. een kruisingsprobleem met startend verkeer of het gebruik van een zeeroute. Dan is meer brandstof nodig. Het gaat dan snel om flink wat brandstof: voor grote vliegtuigen duizend liter voor ruwweg 50 - 100 km; dit is 1 à 2% als percentage op de hele vlucht. <sup>1</sup> Zowel bij het ontwerp van de vliegroutes (LVNL) als wat betreft de keuze van het vliegpad door de piloot, wordt tot nu toe meestal voor minder brandstof in plaats van minder overlast gekozen.

Piloten zijn zich, net als verkeersleiders, in het algemeen goed bewust van het lawaai dat zij met hun vlucht veroorzaken. Zij willen hiermee zo goed mogelijk rekening houden en kunnen dit doen omdat zij hun eigen verantwoordelijkheid hebben binnen de marges van de regels.

Vliegen is echter geen autorijden: er spelen veel meer factoren een rol; zoals bijvoorbeeld beladingsgraad, vluchtafstand, type, dalingsprofiel en het weer. Waar ligt het optimum voor het milieu? Er is naast de beleidsregels behoefte aan beleid gericht op bevordering van het vanwege het milieu gewenste voorkeursgedrag.

Verwezen wordt naar het TOMS-rapport van NLR uit 1998. Dit geeft een opsomming van een groot aantal zogenaamde technische operationele maatregelen, wel/niet haalbaar, om het geluid door het Schipholverkeer te beperken.

### *Naderingen*

Naderingen in rechte lijn van A naar B geven in het algemeen de minste geluidsbelasting, maar ook hierbij is de werkelijkheid complexer. De relatie met het verticaal profiel is essentieel. Een route die een optimale dalhoek (vaak 2 of 2,5 graden) mogelijk maakt en/of woongebieden mijdt, is beter dan een dwingend voorgeschreven dalpad onder 3 graden. Die optimale dalhoek is niet alleen kleiner dan 3 graden maar ook afhankelijk van type en beladingsgraad. Efficiëntie en milieu en veiligheid moeten alle in de afweging betrokken worden.

De gedragsregels voor naderingen liggen in grote lijnen vast.

- Het hoogtevenster boven buurland of Noordzee; boven België geldt een moeilijk hoogtevenster van FL220 (afhankelijk van type, gewicht, wind en landingsbaan is het meer of minder een probleem om het hoogteverschil over de korte afstand tot de TMA Schiphol weg te werken).
- De snelheid verder weg dan 30 Nm (55 km) is meer dan 300 kt (550 km/uur); (Nm = Nautical miles, kt = knots).
- Op 30 Nm geldt een vlieghoogte van 7.000 – 10.000 ft (hoogtevenster FL70 tot 100 op grens TMA dus).
- De snelheid tussen 30 en 15 Nm is 220 – 250 kt.
- Zoveel mogelijk een 'glad' vliegtuig.
- De snelheid op minder dan 15 Nm (27 km) is ca. 180 kt, echter aan te passen op instructie van verkeerstoren.

's Nachts is er ruimte in de lucht. Dan ligt de nadruk bij de vluchtuitvoering op het sparen van het milieu: zeeroutes en CDA-procedures of CDA-achtige procedures (met optimale daalhoek voor het vliegtuigtype (ca. 2,5 graden) tot de ILS op 11 Nm (20 km)). Er is tot 7.00 uur nooit meer dan 1 landings- en 1 startbaan beschikbaar, hoewel de markt misschien meer zou willen. 's Nachts zijn daarom routes mogelijk die de minste overlast geven. Ook zijn dan echte CDA-procedures mogelijk.<sup>2</sup>

Overdag is het een 'gedrang' in de lucht. Ook op grotere afstand is het luchtruim heel vol (o.a. door vluchten van en naar regionale luchthavens en door militaire luchtvaart). Er moet dan – meer dan 's nachts – een optimum gevonden worden tussen gewenste capaciteit en milieu, waarbij voor geluid minder optimale vliegprocedures en routes gelden.

Regelmatig worden de routes gecontroleerd om afwijkingen op te sporen. Hetzelfde geldt voor het verticale profiel van de vlucht. Dit profiel zegt echter niet alles. Als blijkt dat er een stuk level wordt gevlogen betekent dit niet per se veel lawaai. Als op dat moment snelheid wordt weggewerkt (en dus geen motorvermogen wordt bijgezet) leidt dit niet tot een grotere geluidsbelasting. De vraag is hoe kan worden vastgesteld of het motorvermogen inderdaad laag is gebleven.

Een verdere vermindering van het geluid door landingen is overdag moeilijk te realiseren omdat dit al gauw leidt tot minder capaciteit. De sector wil een hoge uurcapaciteit, fors hoger dan die van Heathrow bijvoorbeeld. Dit heeft consequenties voor de overlast. Overdag beperken de geluidsbeperkende operationele maatregelen zich tot een zeker geluidspreferentieel baangebruik; windrichting en snelheid zijn bepalende factoren; een tweede – minder gunstige – baan wordt alleen gebruikt bij piekaanbod. Dit laatste is echter wel een steeds groter deel van de dag het geval.

Vliegprocedures moeten, om de gedachten te bepalen, door 95% van de vliegtuigen uitgevoerd kunnen worden. Vliegprocedures waarvoor maar zo'n 25% van de vliegtuigen de instrumentatie heeft, zijn niet mogelijk. De vlootmix beperkt dus de mogelijkheden voor optimalere vliegroutes en operationele maatregelen.

#### *CDA (nacht)*

De oude CDA-procedure had een capaciteit van slechts 15 landingen per uur omdat die door alle vliegtuigen – ook door (oude) vliegtuigen zonder FMS – gevlogen moest kunnen worden. De CDA-daling begon op 7.000 ft, volgens een vast vliegp pad, maar verticaal vrij. Ook de snelheid was aanvankelijk geheel vrij. De nieuwe CDA-procedure begint op minimaal 4.000 ft hoogte op 16 à 17 Nm (30 – 32 km, dus iets buiten de kustlijn bij Castricum of Katwijk aan Zee). Alleen vliegtuigen met een moderne FMS hoeven de route te kunnen volgen. Er zijn snelheids- en hoogtebepalingen gesteld, die echter op dit moment nog regelmatig tot fout gedrag van het FMS-systeem leiden. De meeste verticale restricties gaan daarom weg. Bedoeling is dat alleen de hoogtebepaling bij het ILS-interceptiepunt blijft. Ook wordt gedacht aan een snelheidsven-

ster, waarbinnen de verschillende vliegtuigen met flight idle maar wisselende flapstand kunnen opereren. De uurcapaciteit van de nieuwe CDA-procedure is 20 – 24 vliegbewegingen.

De huidige CDA-achtige procedure voor de nacht is dus niet 100% CDA; die wordt op termijn vervangen door een 100% CDA-procedure.

Pas in de verre toekomst, over veel meer dan vijf jaar, is een CDA-achtige procedure met meerdere *speed constraints* en veel verderaf *sequencen* mogelijk, waardoor de uurcapaciteit voor CDA-operatie flink toeneemt. Daardoor zal dan CDA ook overdag mogelijk worden.

In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, wordt op Heathrow deze procedure niet uitgevoerd. Er wordt daar wel voortdurend dalend genaderd maar het motorvermogen moet daar nu en dan worden verhoogd; voor bepaalde types is voortdurend een flink motorvermogen nodig om de verplichte snelheid te halen. Om dit voortdurend dalen mogelijk te maken worden op Heathrow de *holdings* (wachtgebieden op zo'n 30 km afstand waarin de vliegtuigen rondcirkelen) veel meer gebruikt dan op Schiphol. Dit vindt men in Nederland niet bevorderlijk voor de veiligheid. Ook zouden vertrekkende vliegtuigen daar langer laag blijven vliegen.

Een belangrijk actueel geluidsprobleem 's nachts is dat vliegtuigen zonder FMS mogen afwijken van de nieuwe CDA-procedure (twee maatschappijen vliegen ermee in de nacht; vooral vrachtvliegtuigen, B747-200, DC10 en A300B). Dit zijn vliegtuigen die niet in staat zijn om transities te vliegen. Dit zijn een soort CDA's met precies voorgeschreven vliegpad.

De genoemde vrachtvliegtuigen zijn relatief erg luidruchtig en vliegen niet volgens het optimale vliegpad en niet voortdurend dalend. Ze worden op den duur uitgefaseerd. Schiphol zou nu al de tarieven in de nacht sterk kunnen verhogen voor deze types. Of de minister zou nu al deze types in de nacht kunnen verbieden.

#### *Profile descent*

Op grote afstand van Schiphol (50 – 150 km) spreekt men niet van CDA maar van profile descent.

Een minimumgeluidsproductie ontstaat met motor op flight idle en een 'glad' vliegtuig. Of dit goed lukt hangt af van de volgende omstandigheden.

- De hoogte waarop het vliegtuig het Nederlandse luchtruim binnen komt; uit België komen ze op FL220 waardoor een groot hoogteverschil in minder dan 100 km moet worden weggewerkt voordat de TMA (*Terminal Manoeuvring Area*) van Schiphol wordt binnen gevlogen. Het hoogtewenster bij RIVER of MAASVLAKTE is FL70 – 100. Een 'slinger' in het vliegpad (in NW richting, bij Rotterdam de zee op) kan de benodigde lengte van het daalpad geven boven geluidsongevoelig gebied, maar dit kan weer tot kruisingsproblemen leiden.
- De snelheid waarmee het vliegtuig binnenkomt; het vliegtuig moet hoogte én snelheid kwijt.
- De landingsbaan die wordt toegewezen (dit bepaalt de afstand die beschikbaar is om hoogte en snelheid weg te werken).
- De wind (mee, tegen, sterkte); vliegverkeer van over zee nadert veelal voor de wind en zit ook te hoog; boven zee zal dus een laterale 'slinger' moeten worden gemaakt om goed uit te komen op het ILS-daalpad 11 km voor de baan.

De vlucht kan tegenwoordig bijna tot op de minuut gepland worden. Om precies op de door de verkeersleiding gewenste tijd te landen op Schiphol (door tijdig de vliegsnelheid aan te passen) zou lang voor de landing – niet pas bij Brussel maar al bij Parijs – de verwachte aankomsttijd gegeven moeten worden. Dat gebeurt niet.

Aanpassing van de snelheid is ook niet altijd mogelijk. Redenen daarvoor zijn:

- beperkingen in de prestaties van het vliegtuig;
- andere vliegtuigen vliegen op dezelfde route en hoogte (afwijken van route of hoogte is mogelijk maar dit zorgt voor extra belasting voor de piloten en de verkeersleiders).

### *Klimmend verkeer en kruisingen*

De routes van dalend en klimmend verkeer worden mede bepaald door het veilig kruisen van elkaar. Dit kan soms leiden tot een stuk level vliegen van een startend of landend vliegtuig op lage hoogte om er onderdoor te kunnen gaan. Van klimmend verkeer moet altijd maar worden afgewacht of ze de verwachte klimhoogte op een bepaald punt halen. Daarom worden bij voorkeur de starters onder het dalende verkeer door geleid als het erom spant (dalend verkeer achterlangs kruisen). Bij Schiphol klimmen de vertrekkende toestellen tot 6.000 ft maximaal (landende toestellen blijven boven 7.000 ft) en de verkeersleiding geeft aan als het vliegtuig mag doorklimmen boven 6.000 ft.

Een voorbeeld. De dalende stroom op 7.000 ft vanuit het zuiden naar de Polderbaan wordt daarom bij voorkeur achterlangs de starters van de Kaagbaan gestuurd (zonodig komt de opdracht aan het landende vliegtuig '20 graden naar rechts'). De starters zitten 20 km na de start bij een doorgaande klim op 3.000 tot 7.000 ft hoogte.<sup>3</sup> De landende stroom vliegtuigen moet er met een veiligheidsmarge overheen. Dat gebeurt door het dalende verkeer over de Bollenstreek te leiden (achterlangs kruisen ter hoogte van Sassenheim). Het ontwerpen voor de Kaagbaan van een aparte route voor trage klimmers geeft extra complexiteit. Dat is met achterlangs kruisen (ter hoogte van Sassenheim) ook niet nodig.

Voor andere naderingsroutes is de kruisingsproblematiek niet zo concreet besproken.

### *Naderen vanaf grote afstand*

Het verticaal profiel bij naderen kan niet beter volgens de aanwezigheid. Milieu en economie vallen samen: flight idle naderen vanaf grote afstand. Dit is in feite een soort langeafstand-CDA (tussen 150 en 50 km afstand) en wordt profile descent genoemd. Een stuk level vliegen in de nadering beneden FL140 zou niet zo vaak voorkomen.

### *Klimmen*

Tweemotorige vliegtuigen klimmen veel beter dan viermotorige. De meeste moderne vliegtuigen zijn tweemotorig. De moderne A340 daarentegen is viermotorig en een vrij slechte klimmer, maar wel relatief stil (klimhoek 3,0 à 3,4 graden; zie figuur 2 in noot <sup>3</sup>). Bij Madrid en Los Angeles is er voor slechte klimmers als de A340 een aparte route i.v.m. de bergen. Dit kost '10 minuten' brandstof (bijna 100 km omvliegen). Zo'n aparte route is er in Nederland niet, maar wanneer het milieu als een 'milieuberg' zou worden gezien, zouden we wel gedwongen worden om beter rekening te houden met het milieu. Zo'n gezichtspunt is voor sommigen nieuw. Grootste verbetering zou een aparte route voor trage klimmers van de Polderbaan richting oosten zijn, d.w.z. eerst naar zee vliegen en dan op FL145 naar het oosten. Dit zou, dacht men, echter heel veel kruisingsproblemen geven en uiteraard wat meer emissies.

Op Schiphol wordt de ICAO-A-procedure gevolgd.<sup>4</sup> Dit is de standaardvliegprocedure tot 6.000 ft hoogte. Bij die procedure wordt het geluid bij het veld neergelegd en de stuwkracht vooral gebruikt voor snel hoogte winnen i.p.v. snelheid vergroten. Bij 1.500 ft, dus na zo'n 5 à 10 km vliegen, gaat het gas terug van start- naar klimvermogen. Bij 3.000 ft versnelt het toestel pas en gaan de *flaps* in (initiële klimsnelheid). Deze acceleratie kan ook uitgesteld worden tot 10.000 ft hoogte (FL100) is bereikt.

ICAO-A is sinds kort niet meer een standaardprocedure, maar staat voor Schiphol als de standaardprocedure in de AIP. Een vlieger moet overigens met hetzelfde type vliegtuig steeds dezelfde procedure uitvoeren. Dit lukt dus alleen als de meeste vliegvelden diezelfde procedure willen.

Er wordt, als de beladingsgraad en de omstandigheden het toelaten, gestart met *derated thrust* (*take-off thrust* tot 1.500 ft is niet het maximum-kortduurmotorvermogen<sup>5</sup>). Dit geeft minder slijtage aan de motor en dus minder onderhoudskosten. Uit oogpunt van geluid is starten met een hoger vermogen op en vlakbij de startbaan (ver van woongebied) veelal gunstiger maar uit oogpunt van economie (en emissies) ongunstiger. Een betere klim wordt als oneconomisch gezien (meer onderhoud) en is volgens de sector daarom niet mogelijk.



Het NLR kan uitzoeken hoe vaak een onderbroken klim voorkomt, d.w.z. dat een stuk level gevlogen wordt in de klim tot FL140 (ruim 4 km); zo'n gericht onderzoek is al eens gedaan.

Overigens worden de lawaaiige B747-300's van KLM vervangen door 'stillere' B777's. De B747-300's gaan echter naar Martinair als vrachttoestel. Ze blijven dus toch nog op Schiphol.

#### *Buitenlandse voorbeelden*

Wat betreft het vliegveld Narita (Japan) is in de AIP niets speciaals te vinden over milieuoperationele maatregelen (gewoon 1800-ft-nadering, klim naar zee is niet vast voorgeschreven; hoe het in de praktijk gaat was niet bekend).

Bij Londen wordt wel via min of meer standaardroutes en continu dalend gedaald (met *radar vectoring*), maar met opgelegde snelheid en dus niet met CDA. Alle vliegtuigen komen daar uit de holding (zie pag. 30).

CDA wordt, behalve op Schiphol, alleen in Hongkong toegepast.

#### *Diversen*

Het TAAM-model is een hulpmiddel om de praktische afhandeling door de verkeersleiders (grond, nabij, verder weg tot FL245) in de computer vast te leggen en dus te formaliseren. Het is vooral handig om de capaciteit te voorspellen en de procedures door te rekenen op knelpunten.

Het is een politieke discussie of het vliegverkeer wel of niet gespreid moet worden. Er was in 2003 een gerechtelijke uitspraak betreffende Zaventem bij Brussel dat bepaalde wijken niet zwaarder mogen worden belast dan andere (discriminatie). Hier speelde de taalstrijd en armere versus rijke wijken een rol.

Aan het eind van de workshop worden door Stichting Natuur en Milieu kaartjes uitgedeeld met de meest in aanmerking komende – en met tweede prioriteit in aanmerking komende – stilte-eilanden. Stichting Natuur en Milieu licht toe dat het een succes zou zijn als de helft van die gebieden door verschuiving van vliegroutes gevrijwaard zou kunnen worden van het civiele vliegverkeer.

#### *Tenslotte*

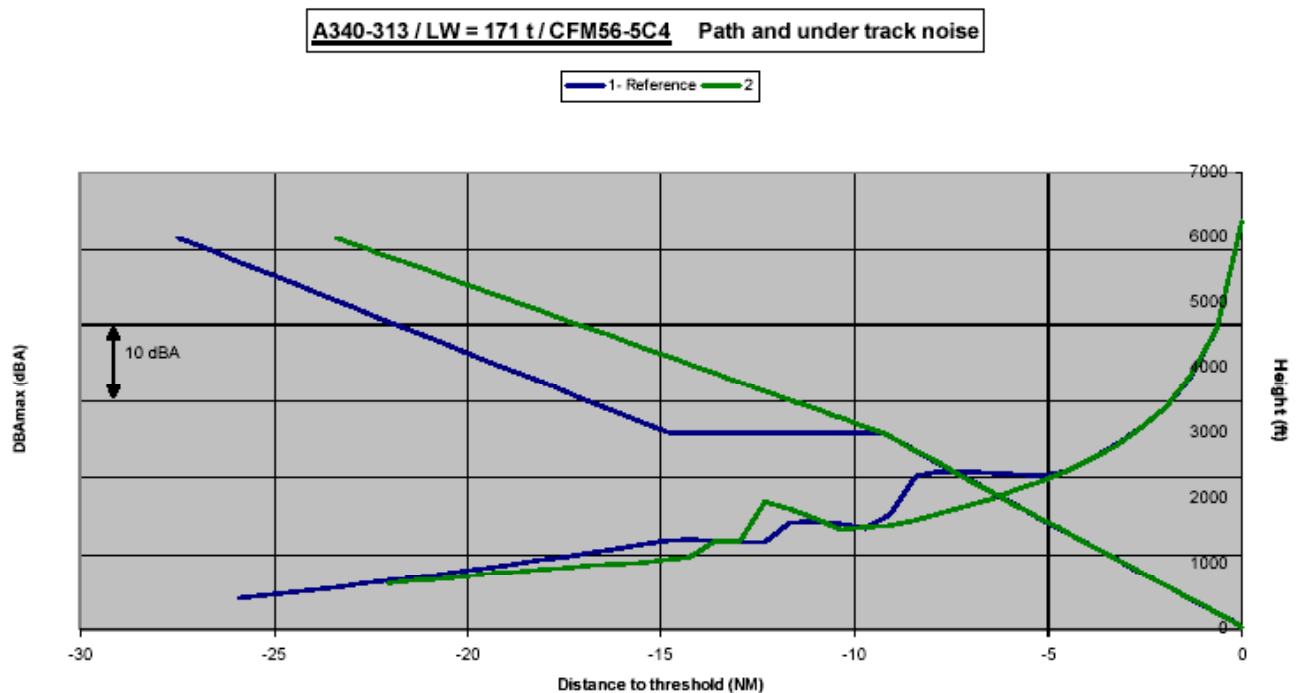
De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inbreng en voor de open discussies. Het conceptverslag zal aan de deelnemers voor commentaar worden toegestuurd. Ook nieuwe inspiraties ontvangen wij graag om te gebruiken in het hierna te schrijven optiedocument. Stichting Natuur en Milieu zal de deelnemers op de hoogte houden van het vervolg van het project.

# Noten

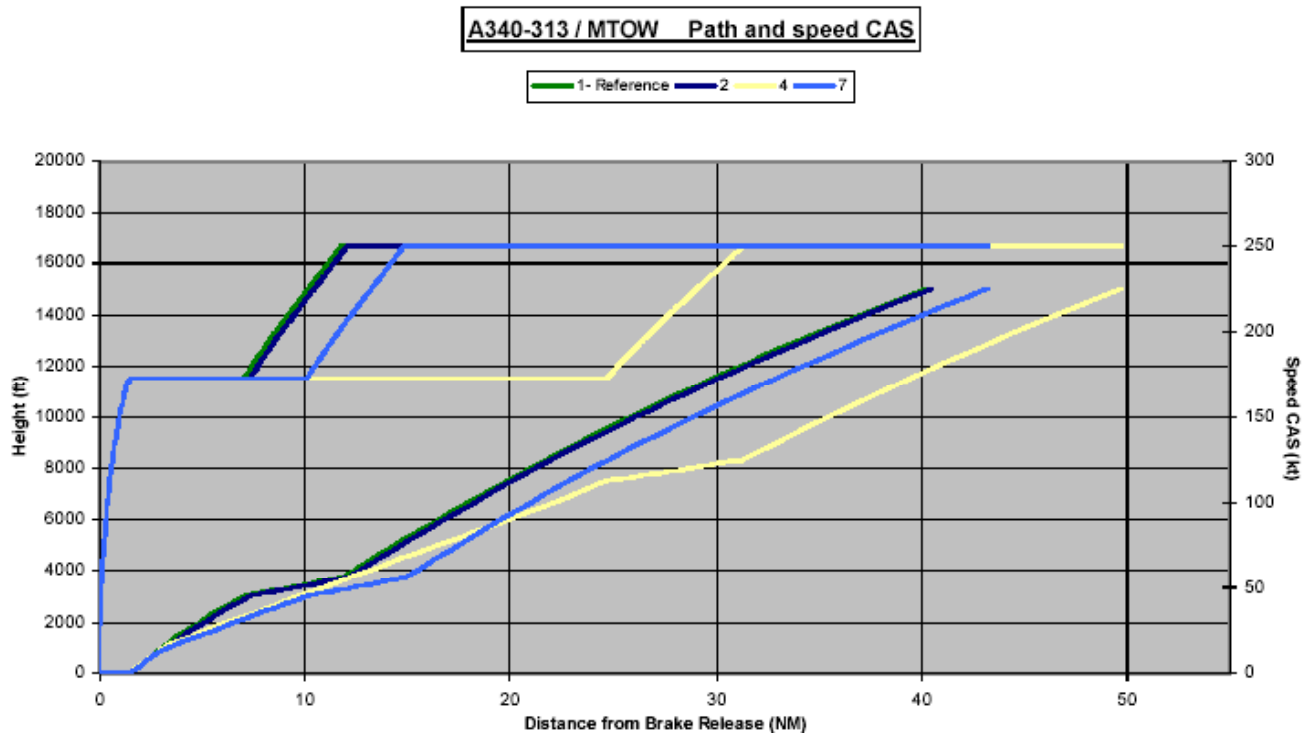
## 1 Brandstofverbruik

Hier worden algemene uitspraken gedaan over het brandstofverbruik. Dit kan sterk variëren per vliegtuigtype, startgewicht en vlieghoogtes. Om een indruk te geven zouden werkelijke getallen genoemd kunnen worden. Bijvoorbeeld, voor een A340 op FL350 (ruim 10 km hoogte) is het brandstofverbruik 114 kg/min. De snelheid is dan 467 knopen (865 km/h; 1 Nm=1,85 km). Bij deze snelheid kost het 3,5 minuten om 50 km te overbruggen. In deze tijd wordt dus bijna 400 kg brandstof verbruikt. Bij een afstand van 100 km is het extra brandstofverbruik tweemaal zo groot (800 kg extra op 40.000 à 80.000 kg voor de hele vlucht). Maar dat is nog niet het hele verhaal. Omdat er meer brandstof meegenomen moet worden stijgt het startgewicht van het vliegtuig. Het kost dus ook meer energie om naar de kruishoogte te klimmen. Dus als extra brandstof voor de vlucht gereserveerd moet worden, kost dit ook nog weer extra brandstof bij start en klim.

## 2 Naderingshoogte van een Airbus 340 vanaf 30 Nm



*Figuur 1* Naderingspad voor een normale en een CDA-nadering van een Airbus A340, met bijbehorende geluidsbelasting op de grond recht onder het vliegtuig. Figuur 1 is afkomstig uit een rapport van het Europese project Sourdine. De figuur toont in het groen het naderingspad voor een CDA. Op een afstand van 30 NM is de hoogte groter dan FL70 (7.000 ft).



Figuur 2 Klimprestaties van een A340

Volgens de gegevens van Eurocontrol kan een A340 binnen 27,5 Nm klimmen naar een hoogte van 10.000 ft (FL100). Dit is een hoek van 3,4 graden. Dit wordt bevestigd door de gegevens in de Sourdine-rapporten (zie groene lijn in figuur 2).

De A340 kan in 20 km (11 Nm) naar ca. 3.500 ft (ruim 1.000m) klimmen (zie figuur 2). Het groene klimprofiel stelt een klim voor met hoog klimvermogen en al gauw accelereren. Het gele klimprofiel (met een lager klimvermogen en lang uitstellen van de snelheidsverhoging) zal vermoedelijk voor geluidsoverlast tot op 20 à 25 NM (35 à 45 km) afstand het beste zijn en voor grotere afstanden juist slechter.

#### 4 De ICAO-A-procedure

De *ICAO-A Noise Abatement Procedure* is in 2001 vervangen door de NADP1-procedure. Echter, de ICAO-A-procedure wordt nog steeds gebruikt op een groot aantal velden, waaronder Schiphol. Het grootste verschil tussen de NADP1-procedure en de ICAO-A-procedure is de hoogte waarop het vermogen van de motor wordt verminderd van startvermogen naar klimvermogen. Bij de ICAO-A-procedure is dit op 1.500 ft (ca. 450 m) hoogte, bij de NADP1-procedure is dit op 800 ft (250 m). Daarboven wordt de geluidsproductie van de motor dus lager. Oftewel op grotere afstand dan 5 à 9 km resp. 2 à 5 km van de startbaan is er minder lawaai als gevolg van een lager motorvermogen.

## 5 Derated thrust

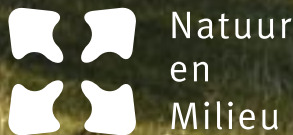
De toepassing van derated thrust betreft het segment van de start waarin met startvermogen (*take-off power*) wordt gevlogen. Vaak wordt een lager startvermogen gebruikt dan het vliegtuig aankan en wordt dus op, boven en vlak na de startbaan trager vaart gemaakt en geklommen dan mogelijk is. Bij de ICAO-A-procedure loopt de start tot 1.500 ft. De rest van de klim wordt met – een lager – klimvermogen uitgevoerd. Voor dit vermogen heeft de motor in het algemeen geen beperking in gebruiksduur, i.e. dit vermogen mag continu gebruikt worden. Alleen als het startvermogen sterk gereduceerd kan worden zal dit mogelijk ook doorwerken in het klimvermogen.

Door het gebruik van derated of flexible thrust nemen de levensduur en betrouwbaarheid van de motor toe terwijl de onderhouds- en gebruikskosten van het vliegtuig afnemen. Het effect op het geluid van het gebruik van derated thrust is niet eenvoudig te voorspellen. Door het lagere vermogen klimt het toestel wellicht langzamer, maar de motor maakt ook minder geluid (dit laatste is echter boven en vlak na de startbaan niet van belang; daar is bij Schiphol geen woongebied).

Derated thrust wordt overigens lang niet altijd gebruikt. Enerzijds hangt het ervan af of het vliegtuig hiervoor is gecertificeerd en de luchtvaartmaatschappij dit in haar procedures heeft opgenomen. Anderzijds moet de situatie het toelaten, bijv. vliegtuig niet te zwaar beladen, buitentemperatuur niet te hoog, luchtdruk niet te laag, baan niet '*contaminated*'.

# Stiller vliegen boven Nederland

*Veel Nederlanders hebben last van het vliegverkeer van en naar Schiphol. Dat geldt uiteraard voor mensen die wonen en werken in de directe nabijheid van de nationale luchthaven. Maar uit klachten en onderzoek blijkt dat ook woongebieden op grotere afstand van Schiphol - tot 100 kilometer - geluidsoverlast ervaren van vliegtuigen. Bovendien wordt de rust in veel natuur- en stiltegebieden tot op grote afstand van Schiphol verstoord door het vliegverkeer. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Kop van Overijssel, de Hollandse duinen en de Veluwe.*



De aandacht voor de geluidsoverlast van Schiphol ging tot dusver altijd uit naar de directe omgeving. Ter bestrijding van de geluidsoverlast op korte afstand zijn in het *Luchthavenverkeersbesluit Schiphol* normen opgesteld. Deze hebben echter geen invloed op het terugdringen van de overlast op grotere afstand. Daarvoor is het nodig dat procedures worden aangepast en vliegroutes verlegd. Stichting Natuur en Milieu heeft daarvoor, in nauw overleg met vele deskundigen, een plan gemaakt.

## KEUZES MAKEN

Want het kán wel, minder hinder door vliegverkeer. Mits we bereid zijn keuzes te maken. Dat betekent: kiezen voor relatief stille en schone vliegtuigen met een modern navigatiesysteem. Eisen durven stellen aan de kwaliteit van de navigatiesystemen van inkomende en uitgaande vliegtuigen. Eisen die verder gaan dan de minimumeisen van de internationale luchtvaartorganisatie ICAO.

Maar ook: kiezen voor andere, betere vliegroutes. Routes die economisch wellicht niet optimaal zijn, maar wel veel minder overlast veroorzaken. Zowel aankomende als vertrekkende vliegtuigen kunnen vliegpaden volgen op grotere afstand van woongebieden. En door het verleggen van de routes blijven sommige natuur- en stiltegebieden helemaal gevrijwaard van vliegverkeer.

Ook is grote winst te behalen als gekozen wordt voor betere vliegprocedures. Zo kan het vlieg-

verkeer overgaan op glijvluchtlandingen boven Nederland en 's nachts ook op 30 tot 10 kilometer afstand van de landingsbaan. Het grote voordeel daarvan is dat de motor bijna stationair draait en dus veel minder lawaai maakt. De herrie in steden en dorpen achter de duinen neemt af als vliegtuigen op weg naar de landingsbaan daar met laag motorvermogen in glijvlucht gaan.

## NACHTREGIME

's Nachts kunnen vliegtuigen opstijgen met minder hard brullende motoren en vervolgens naar zee vliegen via de gunstigste route.

Overdag kunnen ze continu blijven klimmen tot ze de gewenste vlieghoogte hebben bereikt. Nu onderbreken vliegtuigen te vaak na 2 kilometer hun klim, waarna ze deze met te veel lawaai verderop weer voortzetten.

De overlast van het Schipholverkeer kan flink afnemen, zonder dat er meteen *minder* gevlogen hoeft te worden. Daarvoor is het nodig een aantal tamelijk voor de hand liggende maatregelen te nemen,

*Een groot deel van de Nederlandse bevolking heeft last van het lawaai van Schiphol.*

## Profilе Descent (glijvluchtnadering, dag)



die technisch geen problemen opleveren. Maar ze werken alleen als ze voor ieder vliegtuig gelden.

### Nachtvluchten

's Nachts worden, behalve bij westerstorm, alleen de twee gunstigst gelegen banen gebruikt en gelden speciale start- en landingsroutes en vliegprocedures. De meeste vliegtuigen kunnen die procedures nu al uitvoeren, maar er worden nog te veel uitzonderingen toegestaan. Gemeenten als Sassenheim, Castricum en Limmen plukken daar de wrange vruchten van.

Strikte naleving van het nachtregime is essentieel. Zo moet het aantal landingen en starts per nacht uur beter in de hand worden gehouden dan nu. En alleen de lawaaiarmste vliegtuigen die zijn uitgerust met een modern navigatie-instrument mogen nog landen en opstijgen. Vliegtuigen die niet aan de eisen voldoen, mogen alleen nog overdag landen en opstijgen.

Landende vliegtuigen die niet van over zee komen, dalen in glijvlucht hoog over de Randstad naar het punt boven zee waar de speciale landingsprocedure begint. Klimmende vliegtuigen stijgen met matig motorvermogen over een geoptimaliseerd vliegp pad naar zee. Hier hebben vooral de buitengebieden van de regio Schiphol baat bij.

### Het laatste nachtuur (6.00-7.00 uur)

In het laatste nachtuur, tussen 6.00 en 7.00 uur 's ochtends, verstoren landende en stijgende vliegtuigen de slaap van velen, zoals TNO en RIVM overtuigend aantonen in het recente slaapverstoringsonderzoek. Nu geldt voor dit uur een apart regime, dat hiermee onvoldoende rekening houdt. Daarom zou het nachtregime tot 7.00 uur 's ochtends moeten gelden.

### Overdag

Overdag is het vliegverkeer veel drukker, waardoor de speciale nachtroutes en -procedures niet kunnen worden uitgevoerd. Wel kunnen vliegtuigen zo lang mogelijk hoog blijven vliegen en vervolgens continu en met laag motorvermogen dalen. Maar dit lukt alleen als vliegtuigen

*De overlast van het Schipholverkeer kan flink afnemen.*

een modern navigatiesysteem hebben en er meer luchtverkeersleiders komen. Een methode om het aandeel aan moderne, lawaaiarme vliegtuigen te stimuleren is het invoeren van lagere landingsrechten voor deze vliegtuigen.

Dagroutes kunnen zo worden verschoven dat een aantal natuurgebieden consequent wordt gemeden, zodat delen van Nederland vliegvrij worden. Daardoor ontstaan stilte-eilanden. Bijzondere aandacht is nodig voor de naderingsprocedures uit het zuiden over woon- en duingebieden naar de Polderbaan. Recreëren zonder hinder van vliegverkeer kan onder meer werkelijkheid worden op een groot deel van de Veluwe en in sommige duingebieden.

Op den duur hoeft het niet meer voor te komen dat vliegtuigen op 2 kilometer hoogte hun klim onderbreken. Evenmin zou het regionale vliegverkeer nog langer roet in het eten mogen gooien door te laag te vliegen via ongunstige routes. Wellicht is het op langere termijn zelfs mogelijk slechte klimmers te ontmoedigen of zelfs geheel te weigeren.



© Marco Hillen/HH



© Kees Metselaar/HH

## DE MAATREGELEN

Sommige maatregelen om de overlast van het vliegverkeer te beperken kunnen bij wijze van spreken morgen worden ingevoerd. Andere vergen meer tijd en onderzoek. Van belang is dat snel een begin wordt gemaakt met het treffen van maatregelen en het stellen van prioriteiten.

### 's Nachts

#### Modernisering

's Nachts zijn vanaf november 2005 alleen nog vliegtuigen met een modern navigatiesysteem toegestaan. Zij moeten alle nauwkeurig de voorgeschreven route kunnen volgen en in glijvlucht met steeds een laag motorvermogen kunnen landen. Alle Schipholverkeer vliegt dan dus boven heel Nederland 's nachts hoger en met laag motorvermogen. Let op: deze eisen gelden ook tussen 6.00 en 7.00 uur!

#### Lawaaiarm

In de nacht zijn met ingang van november 2005 alleen nog lawaaiarme vliegtuigen toegestaan. Tussen 6.00 en 7.00 uur worden ook alleen lawaaiarme vliegtuigen toegestaan.

## Glijvluchtlanding

Vanaf november 2005 landen alle vliegtuigen in de nacht vanaf een paar kilometer buiten de kust tot vlak voor de landingsbaan met de motor voortdurend op laag vermogen. Per uur mogen slechts weinig vliegtuigen landen. Deze vliegtuigen komen, eveneens in glijvlucht, vanaf grote hoogte naar beneden. Vliegtuigen vanuit het oosten, zuidoosten en zuiden dalen hoog over de Randstad om met een grote boog boven zee te dalen tot ze de landing inzetten. Tussen 6.00 en 7.00 uur moeten dezelfde geluidsbeperkende vliegprocedures worden uitgevoerd als in de rest van de nacht.

## Klimmen naar zee

In de nacht klimmen startende vliegtuigen met een matig en constant motorvermogen via een optimale route naar zee. Hier geldt eveneens: het aantal vliegtuigen per uur blijft beperkt. Ook vliegtuigen richting oosten en zuiden vliegen eerst naar zee. Daarna klimmen ze boven zee tot de juiste vlieghoogte en vervolgens buigen ze af in de gewenste richting. Omdat het laatste uur van de nacht het kwetsbaarst is voor slaapverstoring, wordt het nachtregime tot 7.00 uur voortgezet, evenals het klimmen met matig motorvermogen.

## Overdag

### Modernisering

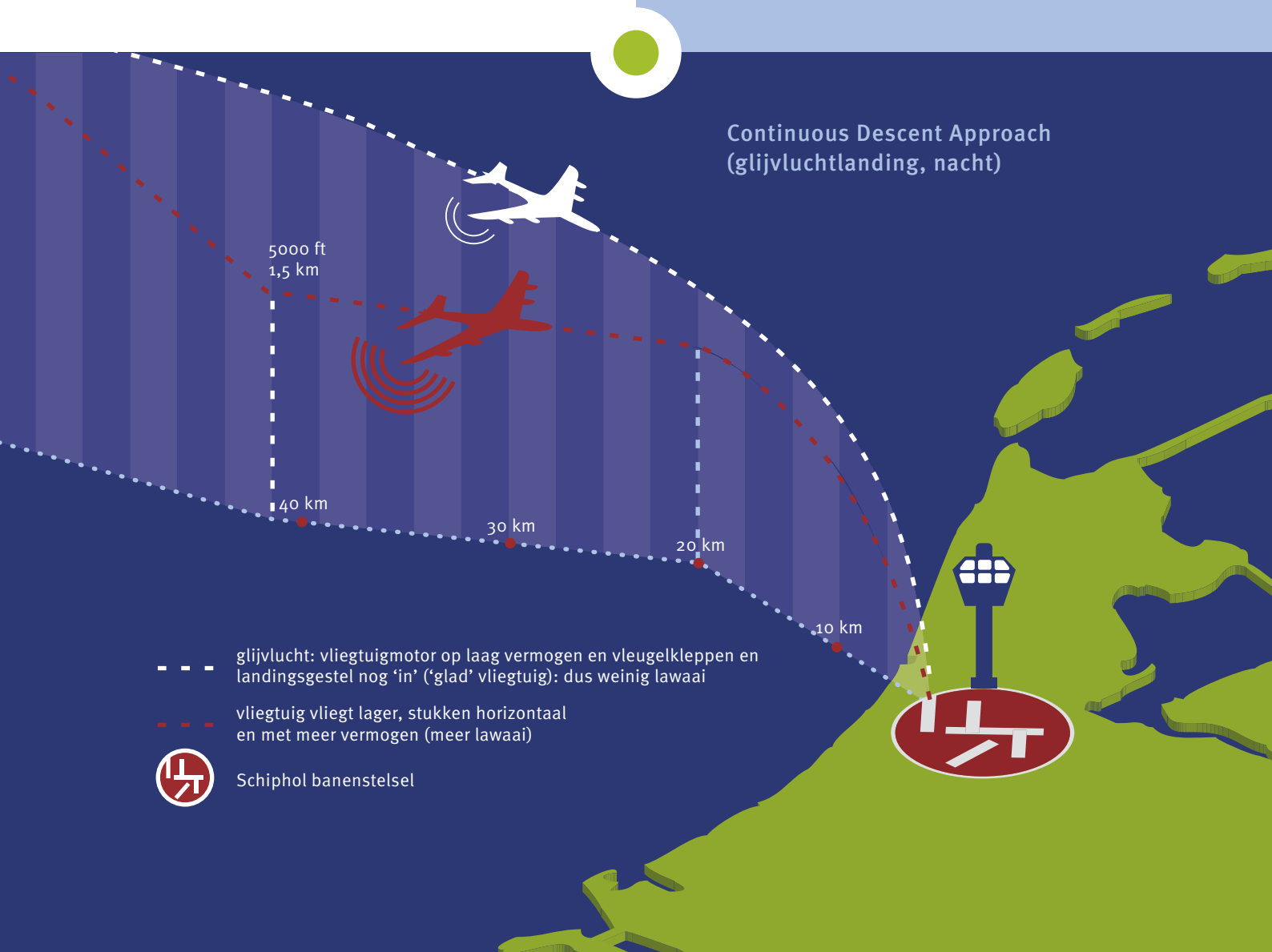
Overdag wordt het percentage vliegtuigen met een verouderd navigatiesysteem jaarlijks gehalveerd door de landings- en starttarieven voor deze vliegtuigen stapsgewijs flink te verhogen en die van de moderne vliegtuigen te verlagen. Deze maatregel is budgettair neutraal.

### Lawaaiarm

Overdag wordt het percentage relatief lawaaiige vliegtuigen jaarlijks gehalveerd door de landings- en starttarieven voor deze vliegtuigen stapsgewijs flink te verhogen en die van de lawaaiarme vliegtuigen te verlagen. Deze maatregel is budgettair neutraal.

### Continu dalen

Overdag en 's avonds dalen alle vliegtuigen vanaf grote hoogte met laag motorvermogen. Dat voorkomt dat vliegtuigen onnodig vroeg dalen, waarna ze op delen van het dalpad tussen 150 en 20 kilometer van Schiphol horizontaal moeten vliegen met verhoogd motorvermogen. Boven Heemskerk, Beverwijk





-  vliegcorridor
-  vliegpad
-  Schiphol banenstelsel
-  stilte-eilanden





*Meer rust door bundeling vliegroutes.*

en Sassenheim vliegen ze in dalende vlucht met laag motorvermogen, terwijl ze boven Vlaardingen, Utrecht, Amersfoort en Enkhuizen op minimaal 2 kilometer hoogte blijven.

### Stilte-eilanden

De routes voor stijgende en dalende vliegtuigen worden op grotere afstand van Schiphol verschoven en dus meer gebundeld. Daardoor ontstaan zogeheten *stilte-eilanden*, delen van Nederland met een relatief grote landschappelijke en natuurbelevingswaarde. Over deze stilte-eilanden, zoals de Veluwe, vliegen - behalve in noodsituaties - nooit vliegtuigen van Schiphol of regionale luchthavens (zie impressie hiernaast).

### Zeeroute bij Kennemerduinen

Vliegtuigen die vanuit het zuiden de Polderbaan naderen, waarbij ze over woongebieden en het Nationaal Park Kennemerduinen vliegen, koersen voortaan over zee. Hierdoor ontstaat een rustig uitloopgebied voor de regio.

### Klimmen

#### Ontmoedigen slechte klimmers

Het aandeel relatief slecht klimmende vliegtuigen wordt jaarlijks met een vooraf bepaald percentage verlaagd. Dit gebeurt via een ontmoedigingsbeleid. Landings- en starttarieven voor deze vliegtuigen worden stapsgewijs flink verhoogd. Ook worden slechte klimmers gebonden aan tijdvensters.

#### Doorgaand klimmen bevorderen

Overdag en 's avonds voeren startende vliegtuigen zoveel mogelijk een doorgaande klim uit tot ruim 4 kilometer hoogte.

### Routes voor slechte klimmers

Er is onderzoek nodig naar plekken waar vliegroutes die elkaar kruisen in conflict komen en naar de oplossingen hiervoor. Uit het onderzoek moet blijken waar speciale routes voor slechte klimmers nodig zijn en waar slechte klimmers moeten worden geweerd. Het komt aan op een redelijk goede klim.

### Binnenlands vliegverkeer

#### Optimale verbindingen

De vliegtuigen die binnenslands van de ene naar de andere regionale luchthaven vliegen, worden niet via de kortste route geleid, maar via routes waarop ze zonder het Schipholverkeer te hinderen op minstens 2 kilometer hoogte kunnen worden geleid. Ook worden stilte-eilanden vermeden. Overigens betreft het een klein aantal vliegbewegingen.



Natuur  
en  
Milieu

Stichting Natuur en Milieu  
Donkerstraat 17  
3511 KB Utrecht NL  
snm@snm.nl  
T. +31 (0)30 2331328  
F. +31 (0)30 2331311  
www.natuurenmilieu.nl

Augustus 2004

Stichting Natuur en Milieu is een onafhankelijke organisatie. Zij werkt aan een schoon milieu en een rijke natuur via dialoog, lobby, juridische actie en publicitaire druk. Overheid en politiek zijn belangrijke gesprekspartners, maar ook bedrijfsleven, wetenschap en andere maatschappelijke organisaties, nationaal en internationaal. U kunt het werk van Stichting Natuur en Milieu steunen als donateur en met eenmalige giften. Wilt u meer informatie ontvangen dan kunt u bellen of mailen naar Stichting Natuur en Milieu.

Voor meer informatie: ir. Jan Fransen, j.fransen@snm.nl

Tekst: Johan Nebbeling, NB Communicatie

Eindredactie: Eveline de Bruin

Vormgeving: ontwerpburo Suggestie & illusie

De Nationale Postcode Loterij steunt Stichting Natuur en Milieu.





Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 90771  
2509 LT DEN HAAG

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>			
Reg. nr.			
Doss. nr.			
Datum: 16 JUNI 2005			
Ter behandeling aan:			Opbergen
LH			
Copy ex			
Afdieningstermijn: 14.7.2005			

Utrecht,  
ons kenmerk  
contactpersoon  
onderwerp

14 juni 2005  
JF/mhw/050614.068  
XXXXXXXXXXXX  
verbetervoorstellen geluid Evaluatie Normenstelsel Schiphol: Uitwerking

Geachte heer, mevrouw,

U heeft op 18 maart 2005 van ons een brief ontvangen met daarin de hoofdlijn van onze verbetervoorstellen ten behoeve van de evaluatie van het milieunormenstelsel van Schiphol. Het gesprek dat uw medewerkers met mijn medewerkers Jan Frans en Douwe Tiemersma hadden op 13 april jl. over deze hoofdlijnen hebben wij als verhelderend ervaren. Daarmee hebben wij veel beter zicht gekregen op hoe wij bij de uitwerking van onze ideeën zo goed mogelijk konden aansluiten bij de behoeften. Op basis van dat gesprek zijn wij gekomen tot geconcretiseerde verbetervoorstellen met nadere toelichting die u hierbij ontvangt. Daarmee hebben wij de punten die in dit gesprek als vraagpunt naar voren zijn gekomen zo goed mogelijk beantwoord.

Wij beperken ons in deze uitwerking tot de geluidsaspecten, die in de evaluatie aan de orde zijn. Wij willen u er echter in deze brief wel op wijzen dat het snel groeiende vliegverkeer ons grote zorgen baart vanwege de vele milieuproblemen waarin de luchtvaart een grote rol speelt. Alleen al vanwege de snel groeiende (drievoudige) bijdrage van luchtvaart aan het klimaatprobleem kan de groei zo niet doorgaan.

De inhoud van de uitwerking is als volgt.

## 1. Betere rechtsbescherming in woongebieden

- Voorstel 1: *Geluidsnorm per woonwijk.*  
Voorstel 2: *Flexibiliteit in het normenstelsel.*  
Voorstel 3: *Vergelijkbare spelregels voor luchtvaart en woningbouw.*  
Voorstel 4: *Aanvullende, de transparantie verhogende, afspraken met de omgeving.*  
Voorstel 5: *Selectiviteit ten aanzien van vliegverkeer.*

## 2. Verbeteren vliegprocedures

- Voorstel 6: *Stimulerend tariefstelsel voor geluidsbepaling.*  
Voorstel 7: *Stimulerend 'slot'-stelsel.*  
Voorstel 8: *Transitiehoogte naar 6.000 of 7.000 voet*  
Voorstel 9: *Hartlijn van vliegpas volgen.*  
Voorstel 10: *Lage vliegsnelheid totdat 3.000 à 4.000 voet is bereikt*



### 3. Ordening in de lucht afstemmen op de grond

- Voorstel 11: *Vliegroutes boven Nationaal Park De Kennemer Duinen naar zee verplaatsen.*
- Voorstel 12: *Twee uitvliegroutes met een korte bocht luw maken ten gunste van woningbouw.*
- Voorstel 13: *Creëren van een aantal stilte-eilanden in Nederland door routeverschuiving.*

Wij denken hiermee een goede bijdrage te hebben geleverd aan een normenstelsel dat daadwerkelijk bescherming biedt voor mensen zonder de luchtvaart nodeloos te belemmeren. Wij hopen dat u onze mening deelt!

Hoogachtend,  
Stichting Natuur en Milieu

Mirjam de Rijk  
algemeen directeur

CC:

- \* Vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en VROM uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal
- \* Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Eerste Kamer der Staten-Generaal
  - CROS
  - CDV

## **Uitwerking Verbetervoorstellen brief 18 maart 2005**

In deze notitie geven wij onze uitgewerkte en nader toegelichte verbetervoorstellen ten behoeve van de evaluatie van het milieunormenstelsel van Schiphol en de bredere scope die daar in het Plan van Aanpak voor de Evaluatie aan is gegeven. Op ons verzoek hadden wij op 13 april jl. een overleg met het ministerie ten behoeve van een nadere uitwerking van onze verbetervoorstellen die wij per brief van 18 maart jl. verzonden. De inhoud is als volgt.

### **1. Betere rechtsbescherming in woongebieden**

- Voorstel 1: *Geluidsnorm per woonwijk.*  
Voorstel 2: *Flexibiliteit in het normenstelsel.*  
Voorstel 3: *Vergelijkbare spelregels voor luchtvaart en woningbouw.*  
Voorstel 4: *Aanvullende, de transparantie verhogende, afspraken met de omgeving.*  
Voorstel 5: *Selectiviteit ten aanzien van vliegverkeer.*

### **2. Verbeteren vliegprocedures**

- Voorstel 6: *Stimulerend tariefstelsel voor geluidsbepaling.*  
Voorstel 7: *Stimulerend 'slot'systeem.*  
Voorstel 8: *Transitiehoogte naar 6.000 of 7.000 voet.*  
Voorstel 9: *Hartlijn van vliegpas volgen.*  
Voorstel 10: *Lage vliegsnelheid totdat 3.000 à 4.000 voet is bereikt.*

### **3. Ordening in de lucht afstemmen op de grond**

- Voorstel 11.: *Vliegroutes boven Nationaal Park De Kennemer Duinen naar zee verplaatsen*  
Voorstel 12.: *Twee uitvliegroutes met een korte bocht laag maken ten gunste van woningbouw.*  
Voorstel 13.: *Creëren van een aantal stilte-eilanden in Nederland door routeverschuiving*

## **1. Betere rechtsbescherming in woongebieden**

### *Het probleem*

De meeste woonwijken zijn niet goed beschermd tegen een hoger dan verwachte geluidsbelasting overdag en 's nachts door het ontbreken van handhavingpunten in het buitengebied en de grote afstanden tussen de aangewezen handhavingpunten. De transparantie van het geluidsnormenstelsel is daardoor slecht.

### *Doel*

Het geluidsnormenstelsel moet zodanig worden aangepast

1. dat de bevolking zo goed mogelijk wordt beschermd tegen vliegtuiglawaai,
2. dat de overlast ondanks groei van het vliegverkeer afneemt,
3. dat de bevolking voor korte en lange termijn per woonwijk weet waar men aan toe is, nl. niet meer geluid dan de verwachtingswaarde ingevolge het grenswaardescenario (een welbewuste keuze van een woonlocatie mag niet later ineens ongunstig blijken te zijn) en
4. dat de luchtvaart niet nodeloos wordt belemmerd om dit drievoudige geluidsdoel te bereiken.

Het normenstelsel moet de luchtvaartsector stimuleren tot overlastbeperkende maatregelen en dus de juiste stimulansen geven om ontwikkelingen in vliegprocedures, routes en vloot op gang te brengen die bovengenoemd viervoudig doel realiseerbaar maken ondanks groei van de luchtvaart. Bovendien is transparantie voor de bevolking gewenst. Die is gediend met het helder vastleggen voor elke woonwijk hoeveel geluid daar maximaal mag optreden, dus een grenswaarde voor het etmaal en voor de nacht. De nu beoogde indirecte bescherming door ver weg gelegen handhavingpunten geeft veel onzekerheid over de feitelijk maximaal mogelijke geluidsniveaus en is voor de bevolking niet transparant.

Wij steunen de opzet van het huidige normenstelsel om de relatief grote nagenoeg onbewoonde gebieden (weide- en akkerland, industriegebied met name voor de Kaag- en Polderbaan) maximaal te gebruiken voor het vliegverkeer. Voorbij deze open gebieden heeft het onze voorkeur dat optimale vliegroutes die zo veel mogelijk tussen de woongebieden door lopen, nauwkeurig worden gevolgd. Mensen moeten als zij dit belangrijk vinden, ook in deze regio, een redelijke kans hebben te kunnen gaan wonen in een woonwijk met weinig geluidhinder door vliegverkeer en moeten hier voor de toekomst ook zeker van kunnen zijn. Voorspelbaarheid is overigens ook onderkend als een niet-akoestische factor waarmee de ervaren overlast kan worden verminderd.

Van dit principe mag ons inziens alleen worden afgeweken als een kleine verslechtering van de geluidssituatie in een beperkt woongebied een grote verbetering in grotere woongebieden mogelijk maakt. Die flexibiliteit ten behoeve van het benutten van nieuwe mogelijkheden in de vliegprocedures kan wettelijk mogelijk worden gemaakt door bijvoorbeeld plaatselijk in de gebiedsschil rondom Schiphol van 47,5 tot 50 dB(A) Lden een verslechtering toe te staan als de optelsom van geluidsverbeteringen voor de diverse woonwijken minstens 10 maal zo groot is als de optelsom van geluidsverslechteringen in dezelfde gebiedsschil, terwijl in de overige gebiedsschillen iets dergelijks geldt of niets verandert. Voor Lnight moet zo'n grote verbetering tegen een veel kleinere verslechtering ook mogelijk zijn.

Wij zijn dus tegen het zgn. 'eerlijk' verdelen van het vliegverkeer over de regio.

Verder is van belang dat de hinder toeneemt als de intensiteit van het vliegverkeer sterk toeneemt bij wat 'stillere' wordend vliegverkeer. De Lden maat maakt dit mogelijk omdat die er ten onrechte vanuit gaat dat een 3 dB stiller vliegverkeer voor de overlast gelijk staat aan een verdubbeling van de intensiteit van het vliegverkeer en dat 10 dB stiller verkeer opweegt tegen een vertienvoudiging van het verkeer. Het is duidelijk dat 20 met veel lawaai overkomende vluchten (75 dB bijvoorbeeld) per dag veel minder overlast geven dan 200 met iets minder lawaai (maar nog altijd 65 dB) overkomende vluchten. Een deel van de geluidswinst door 'stillere' vliegtuigen en vliegprocedures moet dus ten goede komen aan de bevolking, alleen al om een toename van de hinder of slaapverstoring te voorkomen.

In het overleg is ook nog de vraag gesteld of een andere geluidsmaat dan Lden een betere bescherming zou geven. Met name werd een NA norm bij 70 dB(A) genoemd. Het probleem van deze aantalsmaat (number above 70 dB) is dat passages onder 70 dB(A) dan niet meetellen terwijl die wel veel hinder geven (het probleem is nog veel groter dan de afkap bij 65 dB in de oude Kemaat). Er zouden dan op elk handhavingspunt zo'n zeven NA normen moeten gelden, nl. voor passages met een piekwaarde boven 50 dB, boven 55 dB, boven 60 dB, boven 65 dB, boven 70 dB, boven 75 dB en boven 80 dB(A). Dit zou de handhaafbaarheid en transparantie niet ten goede komen. Wij vinden Lden de minst slechte maat. Wij vinden echter ook dat rekening moet worden gehouden met het extra hinder effect van een sterk toenemende intensiteit van het vliegverkeer, dat zoals hiervoor geschetst, door Lden onvoldoende wordt afgedekt.

Concreet denken wij aan de volgende verbetervoorstellen voor het normenstelsel.

### **Voorstel 1: Geluidsnorm per woonwijk.**

Uitbreiding van het aantal handhavingspunten op welgekozen locaties in het buitengebied, met name in bestaand woongebied en in gepland of regionaal bepleit nieuw woongebied. Indien nodig, moeten er handhavingspunten komen op dergelijke locaties in het hele gebied binnen de Lden 45 dB(A) en binnen de Lnight 35 dB(A) contour. Er is bij deze niveaus immers sprake van een substantiële mate van hinder resp. slaapverstoring. Een aantal van de huidige 35 handhavingspunten die niet in woongebied zijn gelegen, kan dan vervallen (ca 10 punten) en vier (de punten 3, 5, 19 en 26) moeten enkele honderden meters verschuiven het woongebied in.

Elk handhavingspunt krijgt, net als de huidige handhavingspunten, een grenswaarde conform de met het grenswaarde-scenario berekende jaargemiddelde verwachtingswaarde voor de geluidbelasting, incl. 20 % meteoromarge. Aldus wordt voor de bevolking in elk woongebied (rechts)zekerheid gegeven tot welke geluidsbelasting ze ter plaatse maximaal mogen worden belast. Alleen met wettelijk verankerde normen voor elke woonwijk kan de bevolking afdoende worden beschermd. Alleen dan kan de zware druk van het groeiende vliegverkeer om een steeds verdere verslechtering van de geluidssituatie te accepteren, worden weerstaan.

Hiermee ontstaat tevens een transparante situatie. De transparantie kan worden verhoogd door de betekenis van de lokale grenswaarde in begrijpelijke termen te schetsen, dwz. door indicatief aan te geven om hoeveel vliegtuigpassages met welke geluidspiek het op den duur maximaal ongeveer zal gaan.

Er moeten een aantal varianten worden ontwikkeld en onderzocht om uit te maken met welke variant en met hoeveel handhavingspunten een even goed beschermingsniveau wordt bereikt als met het normenstelsel van de PKB het geval zou zijn geweest.

**Wij denken aan de volgende varianten:**

- a) Een normenstelsel met ca 80 handhavingspunten (als gezegd alleen in woonwijken en woonkernen), in hoofdzaak binnen de 50 Lden en 40 Lnight contour, waarbij er in elk geval in het netwerk van handhavingspunten een gesloten contour van handhavingspunten bestaat met een maximale onderlinge afstand van 3,5 km. De handhavingspunten van de gesloten contour vormen dus een zigzag 'lint' in het netwerk van punten; de grenswaarden van die punten verschillen sterk omdat de punten alleen in woongebied liggen en dus vaak veel verder van Schiphol zijn gelegen dan nu het geval is.
- b) Een normenstelsel met ca 150 handhavingspunten, in hoofdzaak binnen de 50 Lden en 40 Lnight contour, waarbij er in elk geval in het netwerk van handhavingspunten een gesloten contour van handhavingspunten bestaat met een maximale onderlinge afstand van 2,5 km.
- c) Een normenstelsel met ca 220 handhavingspunten, in hoofdzaak binnen de 48 Lden en 38 Lnight contour, waarbij er in elk geval een gesloten contour van handhavingspunten in het netwerk van handhavingspunten bestaat met een maximale onderlinge afstand van 2 km.
- d) Een normenstelsel met ca 300 handhavingspunten, binnen de 45 Lden en 35 Lnight contour gelegen, waarbij er in elk geval een gesloten contour van handhavingspunten in het netwerk van handhavingspunten bestaat met een maximale onderlinge afstand van 1,5 km.

Met een theoretische exercitie analoog aan die in het rapport NLR-CR-2001-373 moet, na aanvulling met een aantal onorthodoxe luchtverkeersscenario's, worden bepaald met welke van bovenbeschreven varianten (zodanig na aanpassing van de ordening van de handhavingspunten) bereikt wordt dat met geen enkel onorthodox vliegscenario de verwachtingswaarde voor het geluidsniveau substantieel kan worden overschreden. De overschrijding mag in geen enkel gridpunt in het woongebied meer dan 0,4 dB(A) Lden kunnen bedragen, zonder dat in een of meer handhavingspunten de daar geldende grénswaarde wordt overschreden. Dit conform de bescherming die het PKB-normenstelsel gaf (Rapport 2001-373 toetst met andere woorden de beschermkracht van het normenstelsel in vergelijking tot de PKB). De bevinding van dit rapport was dat met het normenstelsel van de PKB in geen enkel gridpunt (in woongebied binnen de 53 Lden contour) de geluidsbelasting met meer dan 0,4 dB boven de verwachtingswaarde kon uitkomen, ook niet met lokaal bijsturen van het vliegverkeer. De bevolking werd dus redelijk goed beschermd door het normenstelsel van de PKB, zij het dat naar een groter gebied gekeken had moeten worden. De norm voor het Totaal Volume Geluid (TVG) bleek geen enkele beschermende werking te bieden.

Voor Lnight is een gelijksoortige toetsing nodig, waarbij echter nog wel bepaald moet worden of ook daar de PKB een bescherming gaf tot maximaal 0,4 dB boven de verwachtingswaarde. De opties voor het nachtelijk vliegtuiglawaai die op hun beschermkracht moeten worden onderzocht zijn eveneens hierboven als a. t/m d. beschreven.

Aan de in NLR- 2001-373 gebruikte onorthodoxe scenario's moeten er nog een aantal worden toegevoegd om een betere toekomstbestendigheid te krijgen. Het gaat met name om scenario's die rekening houden met de introductie van denkbare nieuwe vliegroutes ingeval van geknikt aanvliegen of snel wegdraaien na de start of een grote intensivering van het gebruik van nu minder belangrijke vliegroutes.

./ In bijlage 1 hebben wij als voorbeeld voor variant b. een op het oog effectieve ordening van handhavingspunten bijgevoegd. Wij denken zelf dat ruim 200 of zelfs 300 handhavingspunten (varianten c. of d.) nodig zijn om de bevolking adequaat te beschermen.

**De belangrijkste zwakke plekken in het huidige normenstelsel voor het etmaal zijn de volgende.**

1. In Amstelveen als veruit meest bedreigende voor de bevolking (een gat van bijna tien km tussen de punten 23 en 24);
2. In Uithoorn - De Kwakel - Mijdrecht (tussen 25 en 26);
3. In Rijsenhout-kern-oost (tussen 30 en 31);
4. In het gebied Hoofddorp-west - Bennebroek - Heemstede - Haarlem - Schalkwijk (als op een na grootste gevaar achter de gaten tussen de punten 3 en 4 en 4 en 5);
5. In Haarlem (startroute Buitenveldertbaan-west tussen de punten 6 en 7 door)
6. In het gehele IJmondgebied (als op twee na grootste gevaar achter de gaten tussen de punten 9 en 11);
7. In het gebied Castricum - Heemskerk - Beverwijk en

8. In de Zaanstreek (achter de gaten tussen de punten 15 en 17).

Ook is er een zwakke bescherming voor de bevolking in Lisse, Sassenheim en Rijnsburg, in Badhoevedorp - Osdorp - Slotervaart - Oud-Zuid (achter het gat tussen 18 en 19), in Amsterdam-oost (achter gat tussen 20 en 21), in Kudelstaart (tussen 28 en 32), in Leimuiden-west, Oudewetering, Langeraar en Ter Aar (tussen 33 en 34), in Aalsmeer-west (tussen 29 en 30), in Hoofddorp-oost (achter de gaten tussen 4 en 5 en 5 en 6), in Santpoort - Bloemendaal (vliegroutes van de Polderbaan tussen 7 en 8 dan wel 8 en 9 door) en in de buitengewesten (tussen de Lden-contouren van 50 en 45 dB; nodeloos laag en met te veel motorvermogen vliegen!).

Voor de nacht is de bescherming van de bevolking nog slechter geregeld. In feite houdt dit stelsel geen rekening met de mogelijkheid dat vliegprocedures kunnen veranderen en routes kunnen worden verschoven. De wet geeft op dat punt echter geen enkele zekerheid. Wij vinden daarom dat het normenstelsel moet zijn berekend op verandering van vliegprocedures en verschuiven van vliegroutes. De normen zelf moeten de bevolking afdoende beschermen. Hierdoor ontstaat ook flexibiliteit voor innovatie van de sector. Er is daarom een netwerk van handhavingspunten voor de nacht nodig dat vergelijkbaar is met dat voor het etmaal. Er zijn dus ook handhavingspunten nodig in ver weg gelegen woongebieden en onder nachtelijke vliegroutes die in het huidige scenario slechts weinig worden gebruikt.

Met de huidige 26 handhavingspunten zijn de meeste woonwijken tussen 23.00 en 7.00 uur gedurende een of acht uur in feite geheel onbeschermd, op een zwakke bescherming na via de Lden: de Leidse regio, delen van Hoofddorp, Haarlem - Santpoort, de IJmond - Castricum - Heilo, de Zaanstreek - De Rijp, Amsterdam (behalve Buitenveldert) en Amstelveen - Aalsmeer - Uithoorn - Mijdrecht.

Op dit moment hebben wij geen andersoortige geluidsnormenstelsels in het vizier, die even doelmatig zouden kunnen zijn. Wij sluiten zo'n stelsel echter niet bij voorbaat uit. Wij kiezen niet voor een stelsel met ca 300 handhavingspunten op onderlinge afstand van 0,5 km, liggend op een gesloten contour (in de schil tussen 51,5 en 59 Lden resp. tussen 47 en 53,5 Lnight), zoals in de PKB. Zo'n stelsel is minder doelmatig: het geeft door zijn effectieve schaduwwerking weliswaar een minstens zo goede bescherming tegen een te hoge geluidsbelasting als een stelsel met een zelfde aantal handhavingspunten uitsluitend in woonwijken, maar het is nodeloos rigide voor de luchtvaart door de aanwezigheid van handhavingspunten in bouwland, weiland en industriegebied. Zo'n stelsel zou leiden tot zware druk om soepeler geluidsnormen te hanteren dan de gelijkwaardigheid aan de PKB voorschrijft. Bovendien is zo'n stelsel door de indirecte bescherming van ver weg gelegen handhavingspunten minder helder voor de bevolking. Uit oogpunt van transparantie gaat, ons inziens, niets boven een geluidsgrenswaarde per woonwijk.

### ***Voorstel 2: Flexibiliteit in het normenstelsel.***

Flexibiliteit in het normenstelsel kan worden bereikt door de mogelijkheid in de wet op te nemen dat eens per vijf of tien jaar via een goede besluitvormingsprocedure de grenswaarden kunnen worden herzien binnen de volgende randvoorwaarde: per schil van 2,5 dB(A) kan plaatselijk een verslechtering worden toegestaan als de optelsom van geluidsverbeteringen voor de diverse woonwijken in die schil minstens 10 maal zo groot is als de optelsom van geluidsverslechteringen in dezelfde geluidsschil, terwijl in de overige geluidsschillen iets dergelijks geldt of niets verandert. Binnen de 55 dB Lden contour mag er nergens een verslechtering worden geaccepteerd. Met deze wettelijk mogelijkheid kan uitvoering worden gegeven aan innovatieve verbeteringen van vliegprocedures en het routenetwerk.

Voor Lnight moet zo'n grote verbetering tegen een veel kleinere verslechtering ook mogelijk zijn, waarbij binnen de 45 dB Lnight contour nergens een verslechtering mag plaatsvinden. Bij de vijf- of tienjaarlijkse herijking van de grenswaarden in de handhavingspunten moet door aanscherping van de meeste grenswaarden ook worden zorg gedragen dat de geluidswinst van technische verbeteringen aan vliegtuigen en vliegprocedures deels ten goede komt aan de bevolking. Dit is nodig omdat Lden en Lnight, als gezegd, te veel ruimte laten voor toename van de vliegintensiteit met een beetje 'stiller' wordend vliegverkeer, waardoor sprake kan zijn van een toename in plaats van afname van de hinder.

### ***Voorstel 3: Vergelijkbare spelregels voor luchtvaart en woningbouw***

In onze ogen dienen er duidelijker en vooral doelmatiger spelregels te komen voor woningbouw in de wijde regio rond Schiphol. In de eerste plaats zou in het normenstelsel moeten worden vastgelegd dat er geen extra woonwijken of andere geluidsgevoelige functies kunnen worden gerealiseerd binnen de contour van 55 Lden (of liever nog 53 Lden) én binnen de contour van 45 Lnight



(of liever nog 43 Lnight). Ook onder de grote aan- en uitvliegroutes van/naar zee, met name de speciale nachtelijke vliegroutes, zou grootschalige woningbouw moeten worden uitgesloten. Hiervoor zou op termijn, als het nachtverkeer meer richting zee wordt afgewikkeld (procedure conform voorstel 2), de 43 Lnight contour kunnen worden gebruikt. Op dit moment echter zou deze contour als grens voor woningbouw, door een ondoelmatige verdeling van het nachtverkeer over de regio in het huidige vliegscenario, te grote consequenties hebben voor de woningbouw mogelijkheden. Buiten de 45 Lnight en 55 Lden contouren kunnen schillen worden gedefinieerd (bijvoorbeeld in stappen van 2,5 dB Lden). Hierbij zou geen onderscheid gemaakt moeten worden tussen nieuwbouwwijken en bestaand stedelijk gebied. Uitgangspunt moet zijn, dat de keuzevrijheid voor woningzoekenden wat betreft de overlast van Schiphol niet nadelig wordt beïnvloed. Het percentage gehinderde woningen in de totale voorraad van de regio mag niet toenemen. Alleen als er ook flink wat woningen buiten het gehinderde gebied worden gebouwd, kunnen er ook woningen in meer gehinderde gebieden bijkomen. Dit kan bijvoorbeeld worden vertaald in een regeling die voorschrijft dat het aandeel van elk van de schillen in de totale woningvoorraad van de regio alleen mag toenemen, als dit wordt gecompenseerd door een gelijke daling van het aandeel van schillen met een hogere geluidsbelasting.

#### ***Voorstel 4: Aanvullende, de transparantie verhogende, afspraken met de omgeving***

Het begrip van de bevolking voor het vliegverkeer zal worden vergroot als het gebruik van bepaalde vliegroutes expliciet wordt beperkt tot dagen met krachtige wind boven x beaufort uit windrichtingen tussen ij en z. Bij weinig wind hoeft het vliegverkeer met de wind geen rekening te houden en kunnen dus de geluidsoptimale baanpreferenties en vliegroutes worden gevolgd. Zulke afspraken kunnen echter nooit in de plaats komen van de juridisch afdwingbare jaargemiddelde grenswaarden in handhavingspunten.

Een andere vaker genoemde mogelijkheid om meer voorspelbaarheid en transparantie aan de bevolking te geven is het aanvullend vastleggen van een aparte zomerhalfjaargemiddelde grenswaarde per handhavingspunt. Dit levert echter wel een verminderde flexibiliteit voor het vliegverkeer. Wij denken daarom dat er betere methoden zijn. Er kunnen bijvoorbeeld aanvullende afspraken worden gemaakt over het expliciet beperken van het gebruik van bepaalde vliegroutes tot bijzondere omstandigheden of, tot bepaalde perioden van het etmaal. Dit soort afspraken zal alleen overlastbeperkend werken als ze nagenoeg altijd worden nagekomen, zodat dus de voorspelbaarheid echt groot is.

#### ***Voorstel 5: Selectiviteit ten aanzien van vliegverkeer.***

De dubbeldoelstelling betreft twee doelen, kortweg mainport en milieu. De wetgeving, maar ook de tarievenstructuur (start- en landingsgelden, luchthavenbelasting), moet zo worden ingericht dat beide doelen zo goed mogelijk tot hun recht komen: beide moeten stimuleren tot 'stiller' vliegen (stillere vliegtuigen en geluidsoptimalere vliegprocedures) en echt mainportverkeer. Luchtvaartmaatschappijen die het goed doen - in de gewenste selectiviteit voorop lopen - moeten er profijt van hebben. Ook de bevolking moet er profijt van hebben als het vliegverkeer stiller wordt. Het mag dus niet mogelijk zijn, zeker niet in de piekuren en de nacht, dat geluidswinst die KLM door aanschaf van 'stillere' vliegtuigen en betere training van zijn piloten bereikt (bijvoorbeeld vlekkeloze CDA-landingen, profile descent landingen of keurig volgen van de hartlijn van het vliegpad), 'verloren' gaat door toewijzing van de geluidsruimte aan 'lawaaige' luchtvaartmaatschappijen of aan niet-mainportverkeer zoals prijsvechters en charters. Daarnaast zijn er sterke stimuli nodig om in de nacht (tot 7.00 uur) zo min mogelijk te starten en landen. Een adequaat slot-instrument en tariefstelsel zijn dan ook erg belangrijk.

Vrijkomende geluidsruimte door succesvolle geluidsmaatregelen van een airline moet voor 'stil' mainportverkeer, voor de geluidsvriendelijker airline en voor de bevolking worden gereserveerd. Dit wijkt af van de gebruikelijke internationale regelgeving, maar Nederland is door de veel te grote overlast en slaapverstoring in dit volle land gedwongen - en heeft de juridische ruimte - hiervan gemotiveerd af te wijken.

Luchtvaartmaatschappijen die geluidsvriendelijker vloot en vliegprocedures (training piloten) realiseren, moeten daar de vruchten van plukken in de vorm van meer capaciteit binnen de geluidsruimte van Schiphol. Dit stimuleert echt tot geluidsmaatregelen.

## 2. Verbeteren vliegprocedures

Wij gaan er vanuit dat de beschrijvingen van de opties betreffende verhoging van de kwaliteit van de vloot op Schiphol en van de vliegprocedures (bijlagen 1. en 2. bij onze brief van 18 maart jl.) voldoende duidelijk zijn. Wij gaan wel nader in op een aantal instrumenten waarmee dit doel is gediend.

### **Voorstel 6: Stimulerend tariefstelsel voor geluidsbeperking**

De landingsgelden zijn nu gebaseerd op de grootte en de geluidsproductie van het vliegtuig met een toeslag voor de nacht (tot 6.00 uur). De tariefverschillen zijn niet erg groot. Dit is niet doelmatig genoeg voor een luchthaven die én mainport wil zijn (een goed verbindingennetwerk is de essentie) én het milieu in de regio wil ontzien.

Om deze functies optimaal te stimuleren is een uitgekiend tariefstelsel nodig waarin het beslag op de geluidsruimte, de (nodeloos grote) overlast en de benodigde inzet van de verkeersleiding stevig meewegen.

Wij denken aan de volgende factoren in het tariefstelsel:

1. De grootte en geluidsklasse van het vliegtuig; de geluidsklasse (is geluidbelasting op kortere afstand) zwaarder en meer gedifferentieerd meewegen in de tarieven (Hoofdstuk 3-eisen , ruimschoots Hoofdstuk 3-eisen ('H3'- 10 EPN dB ), Hoofdstuk 4-eisen en ruimschoots Hoofdstuk 4-eisen ('H4'- 10 EPN dB);
2. De navigatieprestatie en de klimprestatie van het vliegtuig; een stevige opslag op het tarief voor vliegtuigtypen die niet goed uitgerust zijn voor het uitvoeren van RNAV-routes, CDA en profile descent landingsprofielen of geen redelijke klimprestatie hebben;
3. De geluidsbelasting van het vliegtuig op grotere afstand; deze stevig meewegen; nu wordt alleen naar de prestatie op nabijgelegen certificatiepunten gekeken; ook telt uitsluitend de theoretische geluidsprestatie en niet de gemeten geluidsbelasting.
  - Zo snel mogelijk zouden gemeten geluidsniveaus per passage (herleid tot het niveau recht onder het vliegpad) moeten worden gebruikt voor een flinke opslag op het tarief als er relatief lawaaiig wordt gevlogen (een steviger opslag op het tarief naarmate het gemiddeld geluidsniveau tussen 10 en 30 km vliegafstand van de baan hoger is dan de voor die grootte en geluidsklasse geldende referentie bij geluidsoptimaal uitgevoerde start of landing);
4. Ook is een hogere opslag nodig als de hartlijn van het toegewezen vliegpad niet nauwkeurig wordt gevolgd;
5. Opereren in het kwetsbaarste uur van de nacht (6.00 tot 7.00 uur) moet duur zijn (net als in de rest van de nacht); het aantal starts en landingen tussen 6.00 en 7.00 uur moet mede hierdoor laag genoeg blijven om de geluidsoptimale nachtprocedures en routes ook in dit uur te kunnen uitvoeren;
6. Om bovenstaande tariefactoren eenvoudiger te kunnen toepassen is een apart tarief voor de landing en voor de start wenselijk, zoals op Frankfurt meen ik al is ingevoerd;
7. In het start en landingstarief zou een vast tarief per vliegtuig (boven 10 ton MTOW) voor verkeersleiding in rekening moeten worden gebracht, dus onafhankelijk van de grootte;
8. Voor dit verkeersleidingsdeel is een stevige opslag gewenst voor vliegtuigen die meer leiding van de luchtverkeersleiding nodig hebben dan een modern vliegtuig (met goed werkende RNAV en CDA-instrumentatie), een goed getrainde piloot en een goede klimprestatie (dit laatste vereist langduriger aandacht van de verkeersleiding voor dit uitklimmende vliegtuig vanwege interactiegevaar met ander startend en landend verkeer);

### **Voorstel 7: Stimulerend 'slot'-stelsel**

De uitgifte van slots is nu nauwelijks gedifferentieerd, waardoor de geluidsoverlast en slaapverstoring veel hoger is dan strikt nodig is en de mainportdoelstelling gevaar loopt. Dit laatste omdat eenmaal uitgegeven slots voor een prijsvechter definitief niet meer beschikbaar zijn voor verkeer dat de kernfunctie van de mainport dient (een goed lijnennetwerk met aansluitende overstapmogelijkheid).

Wij vinden dat slots gedifferentieerd in een aantal essentieel te onderscheiden segmenten moeten worden uitgegeven. Hierbij moet er voorrang gelden voor echt mainportverkeer en moet geluidsen fysieke ruimte die ontstaat gereserveerd kunnen worden voor uitsluitend de 'stilste' categorie vliegtuigen, voor uitsluitend intercontinentaal verkeer, voor de verlichting van de overlast en slaapverstoring van de bevolking en voor voorlopers (airlines die met name qua geluid en mainportrelevantie goed presteren).

Bij de uitgifte van slots qua tijdstip is differentiatie nodig in de volgende etmaalperioden: de avond, 23.00 tot 5.00 uur , 5.00 - 6.00 uur, 6.00 - 7.00 uur, (zondags ook 7.00 - 8.00 uur wellicht), de diverse piekuren overdag en de daluren. Het aantal starts en landingen tussen 5.00 en

6.00 uur en tussen 6.00 en 7.00 uur moet mede hierdoor laag genoeg blijven om de optimale nachtprocedures en routes te kunnen uitvoeren;

Bij de uitgifte van slots qua geluidscategorie is differentiatie nodig in de volgende geluidsklassen: Hoofdstuk 3-eisen, ruimschoots Hoofdstuk 3-eisen ('H3' - 10 dB EPL), Hoofdstuk 4-eisen en ruimschoots Hoofdstuk 4-eisen ('H4' - 10 dB).

**Voorstel 8: Transitiehoogte naar 6.000 of 7.000 voet**

De hoogtemeters van de vliegtuigen moeten op 6.000 of 7.000 voet al worden geïjkt op de lokale luchtdruk in plaats van op de huidige 4.000 voet. Dan kunnen alle vliegtuigen hun eindnadering vanaf 6.000 voet in plaats van 3.000 of 4.000 voet beginnen en is het niet meer nodig dat over km's op lage hoogte horizontaal wordt gevlogen (met extra motorvermogen en dus extra kerosinegebruik en geluidsproductie als gevolg).

**Voorstel 9: Hartlijn van vliegp pad volgen**

Vliegers dienen te worden gestimuleerd om de hartlijn van het vliegp pad zo nauwkeurig mogelijk te volgen, hoewel het tolerantiegebied enkele km's breed is. Modern geïnjstrumenteerde vliegtuigen kunnen het geluidsoptimale vliegp pad op enkele honderden meters nauwkeurig volgen. Grotere afwijkingen zouden moeten resulteren in een meer of minder grote opslag op het landings- of starttarief, als extra stimulans voor het volgen van het geluidsoptimale vliegp pad.

**Voorstel 10: Lage vliegsnelheid totdat 3.000 à 4.000 voet is bereikt**

De vliegsnelheid van klimmende vliegtuigen moet laag worden gehouden tot een hoogte van 3.000 à 4.000 voet is bereikt. Het motorvermogen moet geheel worden gebruikt om hoogte te winnen en daarna pas om de snelheid te vergroten. Dit scheelt veel geluid van nodeloos laag vliegende vliegtuigen in de woongebieden op een vliegafstand van tien à 30 km van de startbaan. 's Nachts is bovendien een gematigd motorvermogen gewenst voor uitklimmende vliegtuigen naar zee, om pas boven zee het motorvermogen op te voeren om snelheid en meer hoogte te winnen.

### **3. Ordening in de lucht afstemmen op de grond**

De verbetervoorstellen in deze sfeer waren duidelijk, zij het dat er behoefte was aan de beantwoording van enkele vragen. De voorstellen zijn de volgende.

**Voorstel 11: Vliegroutes boven Nationaal Park De Kennemer Duinen naar zee verplaatsen**

Aanvliegroutes lopen nu vaak parallel aan de kust over dit verder stille gebied. Ook wordt door startende en door landende vliegtuigen de bocht veelvuldig afgesneden over dit gebied heen in plaats van midden over het industriegebied van Corus te vliegen.

**Voorstel 12: Twee uitvliegroutes met een korte bocht luw maken ten gunste van woningbouw**

De uitvliegroute van de Kaagbaan met een korte bocht om Hoofddorp heen en de uitvliegroute van de Aalsmeerbaan met een korte bocht net ten noorden van Uithoorn geven verhoudingsgewijs veel overlast en zouden gedegradeerd moeten worden tot noodroutes. Dan komen tevens twee waardevolle, relatief goedkoop te ontwikkelen bouwlocaties met weinig vliegtuigoverlast beschikbaar die goed op openbaarvervoers- en stedelijke infrastructuur kunnen worden aangesloten.

Woningbouw zou niet moeten plaats vinden op lokaties met een geluidsbelasting van meer dan 45 dB L<sub>night</sub> of 55 dB L<sub>den</sub> (beter nog niet boven 43 L<sub>night</sub> en 53 L<sub>den</sub>) en niet onder de aan- en uitvliegroutes voor de nacht naar zee (zie verder punt 3). Tot 37 dB L<sub>night</sub> en 45 dB L<sub>den</sub> treedt er echter nog enkele percenten ernstige slaapverstoring resp. ernstige hinder op en is bescherming van de bevolking dus nodig. Tot L<sub>night</sub> 40 dB is het percentage ernstig slaapverstoorden 4% of hoger en tot L<sub>den</sub> 50 dB is het percentage ernstig gehinderden onder de bewoners 5 % of hoger. Dan is terughoudendheid met woningbouw dus nodig.

De eliminatie van beide vliegroutes voor dagelijks gebruik heeft hoogstens een intensiteitsverhoging van 5% op de gezamenlijke hoofdvliegroutes van de desbetreffende baan tot gevolg en heeft een klein verhogend effect op de vliegafstand (iets meer omvliegen voor een klein percentage van het verkeer). De extra benodigde kerosine en extra bijdrage aan de luchtvervuiling in de regio is echter verwaarloosbaar, ook vergeleken met de winst doordat meer in de buurt van het werk kan worden gewoond en er dus minder weg- en railverkeer is.

***Voorstel 13: Creëren van een aantal stilte-eilanden in Nederland door routeverschuiving***

Natuur en Milieu voert op dit moment een project 'Eilanden van stilte' uit, waarin aangesloten wordt op de nu in studie zijnde herindeling van het Nederlandse luchtruim. Die herindeling zou ook gevolgen kunnen hebben voor de precieze ligging van de routes in de regio Schiphol. Tijdens de evaluatie is input van inzichten op dit punt in het evaluatieproces belangrijk om dubbel werk te voorkomen. Daarbij zijn eventuele effecten van stilte-eilanden op de ligging van de vliegroutes ook van belang.

Wij hopen u met deze uitwerking van onze verbetervoorstellen de door u gewenste concretisering en verduidelijking te hebben gegeven.

Stichting Natuur en Milieu  
14 juni 2005

# Bijlage 1: Netwerk handhavingspunten (variant b)

## Handhavingspunten etmaal

Rapport NLR-CR-2003-539

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

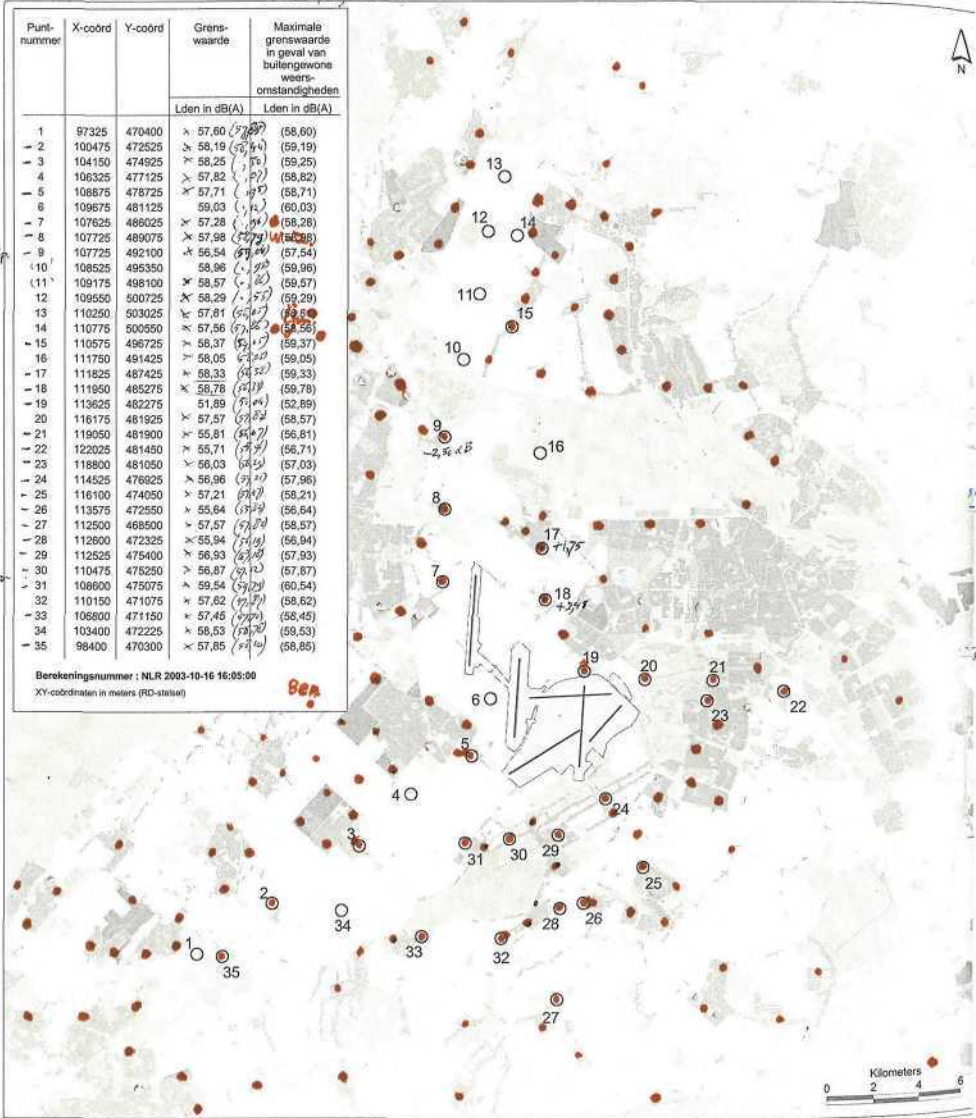
Bijlage

2,7 km

x gewijzigd, was ( )  
(andere) gewoone

Punt-nummer	X-coörd	Y-coörd	Grens-waarde	Maximale grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden	
				Lden in dB(A)	Lden in dB(A)
1	57325	470400	> 57,80 (57,80)	(58,60)	(58,60)
2	100475	472525	> 58,19 (58,19)	(59,19)	(59,19)
3	104150	474925	> 58,25 (58,25)	(59,25)	(59,25)
4	106325	477125	> 57,82 (57,82)	(58,82)	(58,82)
5	106875	478725	> 57,71 (57,71)	(58,71)	(58,71)
6	109675	481125	> 59,03 (59,03)	(60,03)	(60,03)
7	107625	486025	> 57,28 (57,28)	(58,28)	(58,28)
8	107725	489075	> 57,98 (57,98)	(58,98)	(58,98)
9	107725	492100	> 56,54 (56,54)	(57,54)	(57,54)
10	108525	495350	> 58,96 (58,96)	(59,96)	(59,96)
11	109175	498100	> 58,57 (58,57)	(59,57)	(59,57)
12	109550	500725	> 58,29 (58,29)	(59,29)	(59,29)
13	110250	503025	> 57,81 (57,81)	(58,81)	(58,81)
14	110775	500550	> 57,58 (57,58)	(58,58)	(58,58)
15	110575	496725	> 56,37 (56,37)	(57,37)	(57,37)
16	111750	491425	> 58,06 (58,06)	(59,06)	(59,06)
17	111825	487425	> 58,33 (58,33)	(59,33)	(59,33)
18	111950	485275	> 58,78 (58,78)	(59,78)	(59,78)
19	113625	482275	> 51,89 (51,89)	(52,89)	(52,89)
20	116175	481925	> 57,57 (57,57)	(58,57)	(58,57)
21	119050	481900	> 56,81 (56,81)	(57,81)	(57,81)
22	122025	481450	> 55,71 (55,71)	(56,71)	(56,71)
23	118900	481050	> 58,03 (58,03)	(59,03)	(59,03)
24	114525	476625	> 56,96 (56,96)	(57,96)	(57,96)
25	116100	474050	> 57,21 (57,21)	(58,21)	(58,21)
26	113575	472550	> 55,64 (55,64)	(56,64)	(56,64)
27	112500	468500	> 57,57 (57,57)	(58,57)	(58,57)
28	112600	472325	> 55,94 (55,94)	(56,94)	(56,94)
29	112525	475400	> 56,93 (56,93)	(57,93)	(57,93)
30	110475	475250	> 58,87 (58,87)	(59,87)	(59,87)
31	108600	475075	> 59,54 (59,54)	(60,54)	(60,54)
32	110150	471075	> 57,62 (57,62)	(58,62)	(58,62)
33	106800	471150	> 57,45 (57,45)	(58,45)	(58,45)
34	103400	472225	> 58,53 (58,53)	(59,53)	(59,53)
35	98400	470300	> 57,85 (57,85)	(58,85)	(58,85)

Berekeningsnummer : NLR 2003-10-16 16:05:00  
XY-coördinaten in meters (RD-staats)



- Banenstelsel
- Begrenzing Luchthavengebied
- Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)
- Vinex2001 (bron: RPD)
- Handhavingspunt etmaal

SNT, juni 2005

V00028 Castricum

Draai de hoogtes van baseleg en final om bij parallel naderen op 18R/18C , d.w.z. Baseleg en final 18R 3000ft i.p.v. 2000ft en baseleg, final voor 18C 2000ft i.p.v. 3000ft.

Argumentatie: Om nu in te kunnen draaien naar baseleg voor 18R moet worden gewacht tot 2000ft bereikt is, dit i.v.m. de parallele nadering op 3000ft op 18C. Echter vluchten op downwind 18R vanaf RIVER en SUGOL kunnen pas gaan zakken na het passeren van de SID\'s van bijv. baan 24 of 18L. Daardoor moet onnodig lang gewacht worden met indraaien en wordt vervolgens erg lang en laag boven Noord Kennemerland gevlogen. Vluchten naar 18C vanaf ARTIP lopen sneller vrij van de SID\'s naar ANDIK vanaf baan 24 of 18L terwijl er meer ruimte is om deze vluchten middels klimmen en dalen te separeren. Daardoor kunnen deze vluchten sneller op 2000ft komen en dus sneller indraaien. Een win-win oplossing dus.

SID en STAR kaarten AIP the Netherlands. Voorschriften LVNL en toegepaste werkwijze tijdens parallel opereren 18R/18C

Zie ook bij beschrijving, sneller kunnen indraaien voor 18R/18C. Bovendien komt baseleg van ARTIP minder boven dichtbebouwde gebieden dan baseleg en final 18R op 2000ft.

Aanpassing werkwijze LVNL m.n. werkwijze Schiphol APP. kan snel in die zin dat slechts de werkwijze instructies in documentatie moet worden aangebracht en geïntroduceerd.

V00028-2 Castricum

Breng de naderingshoogte tussen 06.00 en 07.00 uur lokale tijd weer terug naar 3000ft, net als voor 20 februari 2002, de ingebruikname van de polderbaan en aangepaste procedures.

Onnodige toepassing van naderen op 2000ft gezien verkeersdrukke. Tot 20 februari 2002 werd 3000ft gebruikt en dat scheelt aanmerkelijk in geluidsoverlast met name in de vroege ochtend.

Minder geluidsoverlast m.n. in de vroege ochtend tussen 06.00 en 07.00 lokale tijd.

Aanpassing werkwijze LVNL m.n. Schiphol APP. Kan snel, aanpassing en introductie van werkwijzen en procedures.

V0032 Uithoorn

Mijne Dames en Heren,

In het kader van verbetervoorstellen betreffende het vliegtuig lawaai in Uithoorn, stel ik u het volgende voor:

- Geen verdere uitbreiding meer van Schiphol.
- Een nieuwe locatie waar nog volop ruimte is om te groeien b.v. richting het IJsselmeer.
- Vermindering van de hedendaagse geluidshinder tot het weer aanvaardbare niveau van de periode toen de Polderbaan er nog niet was.

Met vriendelijke groet,





MINISTERIE VERKEER & WATERSTAAT  
Projectbureau Evaluatie Schiphol  
Postbus 90771  
2509 CT DEN HAAG

Betreft: Luchtvaart-Idee

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	
Doss. nr.	
Datum: 28 APR. 2005	
Ter behandeling aan	
LH	Opbergen
Copy ex	
Afdieningstermin 26.05.2005	

Assendelft, 26 april 2005

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij doe ik u een luchtvaartidee toekomen dat meerdere, mogelijk zelfs levensreddende, oplossingen biedt voor actuele problemen.  
Hopende u hiermee van dienst te zijn teken ik,

XXXXXX  
XXXXXXXXX  
XXXX XX ASSENDELFT  
T: XXXXXXXXXXX  
E: XXXXXXXX@XXXXXXL.COM

Bijlage: Luchtvaart-Idee

## LUCHTVAART-IDEE

Omschrijving: Aanleg Megafloat (=drijvend vliegveld in zee)  
+ hovercraftverbinding passagiers/vracht

Doel: primair: capaciteitsverdeling / uitbreiding Schiphol  
secundair: ramp/terreurpreventie/bestrijding

Locatie: Buitenland: Zie luchthaven Tokio Japan  
Nederland: Bijv. omgeving Den Helder

### Voordelen:

- Bij watersnoodramp zoals voorspeld in programma Netwerk zijn luchthavens Noord- en Zuid Holland onbruikbaar, Meafloat niet
- Megafloat kan bij watersnoodramp ingezet worden als levensreddende evacuatie/hulpverleningsbasis bevolking.
- Terreuraanslagrisico daalt:  
Megafloat is moeilijker te bereiken voor terroristen en beter te beveiligen tegen aanslagen. De Marine kan bijv. het vliegveld beschermen met goalkeepers op schepen (tegen raketaanvallen) of m.b.v. de BBE.  
Passagiers kunnen per hovercraftverbinding veilig naar Megafloat reizen.  
Een hovercraft is ongevoelig voor mijnen en heeft stealth-eigenschappen.  
Een hovercraft is tevens een ideale en snelle amfibische (evacuatie)verbinding (water/Tand) bij een watersnoodramp.
- Bij aanvliegen in filevorm wordt het mogelijk voor terroristen aantrekkelijker om met bijv. een luchtdoelbatterij meerdere vliegtuigen te raken.  
Aanslagrisico kan stijgen. Tevens neemt door verdubbeling vliegbewegingen het risico op mogelijke miscommunicatie toe. Botsing/crashrisico kan stijgen.
- Een luchthaven op zee betekent minder gehüds/(müieu)overlast bevolking
- Bescherming internationale scheepvaartroute is beter mogelijk en bij eventuele scheeps/milieurampen kan er snel worden opgetreden.
- Bij crashes boven zee vallen er waarschijnlijk minder slachtoffers dan boven land
- Megafloat is typhoon- en mogelijk zelfs tsunami-bestendig.



**MINISTERIE VERKEER & WATERSTAAT**  
**Projectbureau Evaluatie Schiphol**  
**Postbus 90771**  
**2509 CT DEN HAAG**

Digitaal  
 beschikbaar

34

<b>RAIJSPOORT EN LUCHTVAART</b>			
nr			
ISS			
Datum		11 MEI 2005	
beoordeling aan			Opberg
LH	mm		
Copy ex			
Afdieningstermijn 08-06-2005			

**Betref: Correctie + Aanvulling Luchtvaartidee registratienr. 05.002737**

Assendelft, 7 mei 2005.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij zend ik u een correctie + aanvullende voordelen van mijn eerder verzonden Luchtvaartidee. Hopende u hiermee van dienst te kunnen zijn, teken ik,

xxxxxx  
 xxxxxx  
 xxxx xx ASSENDELFT  
 T: xxxxxxxxx  
 E: xxxxxxxx@xxxxxxx.com

Bijlage: Luchtvaart-Idee

## LUCHT VAART-IDEE

Omschrijving: Aanleg Megafloat-vliegveld (=drijvend vliegveld in zee)  
+ hovercraftverbinding passagiers/vracht

Doel: primair: capaciteitsverdeling / uitbreiding Schiphol  
secundair: ramp/terreurpreventie/bestrij ding

Locatie: Buitenland: 23e luchthaven Tokio Japan  
Nederland: Bijv. omgeving Den Helder

### Voordelen:

- Bij watersnoodramp zoals voorspeld in programma Netwerk zijn luchthavens Noord- en Zuid-Holland onbruikbaar, Megafloat niet.
- Megafloat kan bij watersnoodramp ingezet worden als levensreddende Evacuatie/hulpverleningsbasis bevolking
- Bij capaciteitsverdeling dmv. Megafloat kan het terreuraanslagrisico dalen  
Bij capaciteitsverdubbeling van Schiphol kan het terreuraanslagrisico stijgen  
Uitleg dalend terreuraanslagrisico:  
Megafloat is moeilijker te bereiken voor terroristen en beter te beveiligen  
bijv. met ondersteuning van de Marine in Den Helder of met ondersteuning van de Luchtmacht in Leeuwarden.  
De Marine kan hiervoor bijv. goalkeepers, satellietboeien(\*), BBE, stealthships(\*\*) inzetten  
De Luchtmacht kan hiervoor bijv. straaljagers / onbemande vliegtuigen(\*\*\*) inzetten  
Passagier/vrachtvervoer kan veilig verlopen d.m.v. hovercrafts.  
Een hovercraft is ongevoelig voor mijnen en heeft stealth-eigenschappen.  
Een hovercraft is tevens een ideale en snelle amfibische (evacuatie)verbinding bij een watersnoodramp.(land/water)  
Uitleg stijgend terreur risico:  
Bij aanvliegen in filevorm wordt het mogelijk voor terroristen aantrekkelijker om met bijv. een luchtdoelbatterij meerdere vliegtuigen te raken. Aanslagrisico kan stijgen  
Tevens kan door verdubbeling vliegbewegingen het risico op mogelijke miscommunicatie toenemen. Botsing/Crashrisico kan stijgen.
- Een luchthaven op zee betekent minder geluids/(milieu)overlast bevolking
- Door ligging nabij internationale scheepvaartroute is het volgende mogelijk:
  - \* Snel optreden bij scheeps/milieurampen
  - \* Containertransportmogelijkheden (water/luchttransportverbinding) ;
- Megafloat biedt een positieve impuls voor de werkgelegenheid Noord-Nederland (toeleveringsbedrijven)
- Bij crashes boven zee vallen er waarschijnlijk minder slachtoffers dan boven land
- Megafloat is typhoon en mogelijk zelfs tsunami-bestendig

(\*) satellietboeien worden gebruikt voor grens+milieubewaking Australië

(\*\*) stealthships worden door de Marine van Noorwegen+Zweden gebruikt  
infobron: programma Marine Machines-Stealth National Geographic Channel

(\*\*\*) onbemande vliegtuigen zijn ingezet bij bewaking Olympische Spelen door de Australische SAS.



Betref: Aanvullingen Luchtvaartidee/Verbetervoorstel 00034

Geachte heer,

Hierbij zend ik u, zoals telefonisch afgesproken, een aanvulling op mijn reeds eerder verzonden Luchtvaartidee. Deze aanvullingen bestemd voor dhr. xxxxx kunt u aanwenden voor nader onderzoek naar de haalbaarheid van dit idee/voorstel. Hopende u hiermee van dienst te kunnen zijn teken ik,

xxxxxxx  
xxxxxxx  
xxxx xx ASSENDELFT  
T: xxxxxxxxx

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 5 JULI 2005	
Afleveringsdatum: 05/07/05	
LH	Tar. berekening aan: Opspanning

## AANVULLINGEN LUCHTVAARTIDEE/VERBETERVEROORSTEL (V00034)

### \* Bij uitleg dalend terreurreisico:

Bij moeilijkere bereikbaarheid en terreurpreventie:

Een bewaakt parkeerterrein aan wal zorgt ervoor dat terroristen met autobommen de luchthaven op zee (Megafloat) niet kunnen raken..

Controle en beveiliging kan dus al deels aan wal plaatsvinden.

### \* Kleine onbemande vliegtuigen die momenteel worden gebruikt voor verkenning van dorpen door commandoteams kunnen wellicht worden aangepast in de vorm van een roofvogel (zeearend/slechtvalk/ steenarend) zodat zij naast bewaking ook de luchthaven vrij kunnen houden van iragels. Grotere onbemande vliegtuigen kunnen eventueel worden ingezet om terroristen en indringers aan te vallen.

### \* Voor bewaking onder water kunnen o.a. fijnmazige drijfnetten, camera's, satellietboeien en mini-onderzoekers worden ingezet.

### \* Onderzoek, know-how en realisatie luchtvaartidee:

Schiphol	(Luchtvaartgebied, besluitvorming)
Miniserie Verkeer en Waterstaat	(Verkeersstromen, besluitvorming)
Megafloat Tokio	(Luchtvaartgebied)
Koninklijke Marine	(Maritiem/Nautisch gebied)
TU Delft	(Technisch gebied)
Smit tak	(Drijvende pontons/bok)
Koninklijke Landmacht	(Drijvende mobiele bruggen, M-3 amfibievoertuigen)
Shell	(Boorplatforms/eilanden)

### • Visie

Bij realisatie van mijn luchtvaartidee kan er naast luchtvaart ook containervaart plaatsvinden indien men Megafloat koppelt aan een drijvende containerhaven.

Schiphol functioneert bij realisatie als holding, Megafloat als dochter. Particulier beveiligingsdiensten kunnen worden omgevormd tot een nieuw op te richten uniforme bedrijfsbeveiligingsdienst (bijv. Schiphol Security Service). Doel hiervan is het arceren van directe, uniforme en heldere communicatielijnen. Tevens kan er specialisatie plaatsvinden. Passagiers en cargo kunnen op veilige wijze en in grote hoeveelheden worden vervoerd.. Megafloat kan i.g.v. rampen een belangrijke levensreddende rol vervullen. De Koninklijke Marine en de Koninklijke Luchtmacht kunnen hierbij belangrijke ondersteuning geven. Wellicht kan dit luchtvaartidee ook worden toegepast voor het rivierengebied nabij Rotterdam.

## V00034 aanvulling Assendelft

Milieuvoordelen.

- gehele megavlootcomplex, drijvende luchthaven en van gratis duurzame groene stroom, door plaatsing onderwaterturbines, die turbines kunnen mogelijk ook dag en nacht functioneren tegen het indringers, bijv kwaadwillende personen (info / bron Marine-machines aflevering 12 power, National Geographic Chanel NGC)
- door de ligging in onbevolkt gebied en zeewind zal de bevolking mogelijk minder schade ondervinden a.g.v. luchtvervuiling
- mogelijk zout uit zee winnen, dat zout in de winter te gebruiken om de luchthaven open te houden (strooien van zout op banen).
- hoovercraft verbinding extreme machines Discovery Channel hoovercrafts.

Biedt aan om extra aanvullingen en extra informatie toe te zenden, zal ook zelf daar initiatief toe nemen.

Woonplaats: Uitgeest

# Verbetervoorstel Evaluatie Luchtvaartwet en Schipholbeleid

MINDER LAWAAI - MEER VEILIGHEID



Schonere Luchtwegen - gezondere lucht

**Aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid (Luchtvaartwet)  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag**



# **Verbetervoorstel Luchtvaartwet en gebruik Luchthaventerrein Schiphol en Polderbaan (vijfde start- en landingsbaan)**

## **MINDER LAWAAI - MEER VEILIGHEID**



## **SCHONERE LUCHTWEGEN - GEZONDERE LUCHT**

mei 2005

### **1. Inleiding op en motief voor het voorstel**

De aanleg van de Polderbaan had tot doel de uitbreiding van de capaciteit van Schiphol met een vijfde baan onder het gelijktijdig terug brengen van het aantal personen dat hinder ondervindt van het vliegverkeer door verplaatsing van de geluidshinder, en m.m. andere hinder, van dicht bebouwd stedelijk gebied naar meer landelijk gebied, waarbij m.n. is uitgegaan van berekende geluidshinderniveau's en gelijkwaardige geluidseffecten..

Daarbij is alleen gekeken naar aantallen gehinderden en heeft men onvoldoende oog en oor gehad voor de impact die de verplaatsing van hinder zou hebben op het nieuwe hindergebied. Het verschil tussen hinder in sterk verstedelijkt gebied en in meer landelijk bebouwd gebied zoals in de gemeente Uitgeest is als volgt samen te vatten:

**Tabel 1**

<b>Stedelijk gebied</b>	<b>Landelijk bebouwd gebied</b>
Afscherpende gestapelde bebouwing van galerijflats en torenflats functioneert als geluidswal voor omliggende bebouwing waardoor hinderperiodes van korte duur zijn.	Geen afscherpende bebouwing in laagbouw waardoor hinderperiodes langdurig aanhouden
Isolerende bovenliggende bouwlagen en zijwaarts aansluitende gebruiksruidten in hoogbouw.	Geen isolerende bouwlagen in laagbouw
Grootste deel van de woningen heeft geen buitenruimte die deel uitmaakt van de eigendom.	Buitenruimte is een geïntegreerd onderdeel van de eigendom en essentieel voor het woonmilieu
Vermenging vliegtuiglawaai met stedelijke geluidsbronnen	Vliegtuiglawaai langdurig overheersende geluidsbron

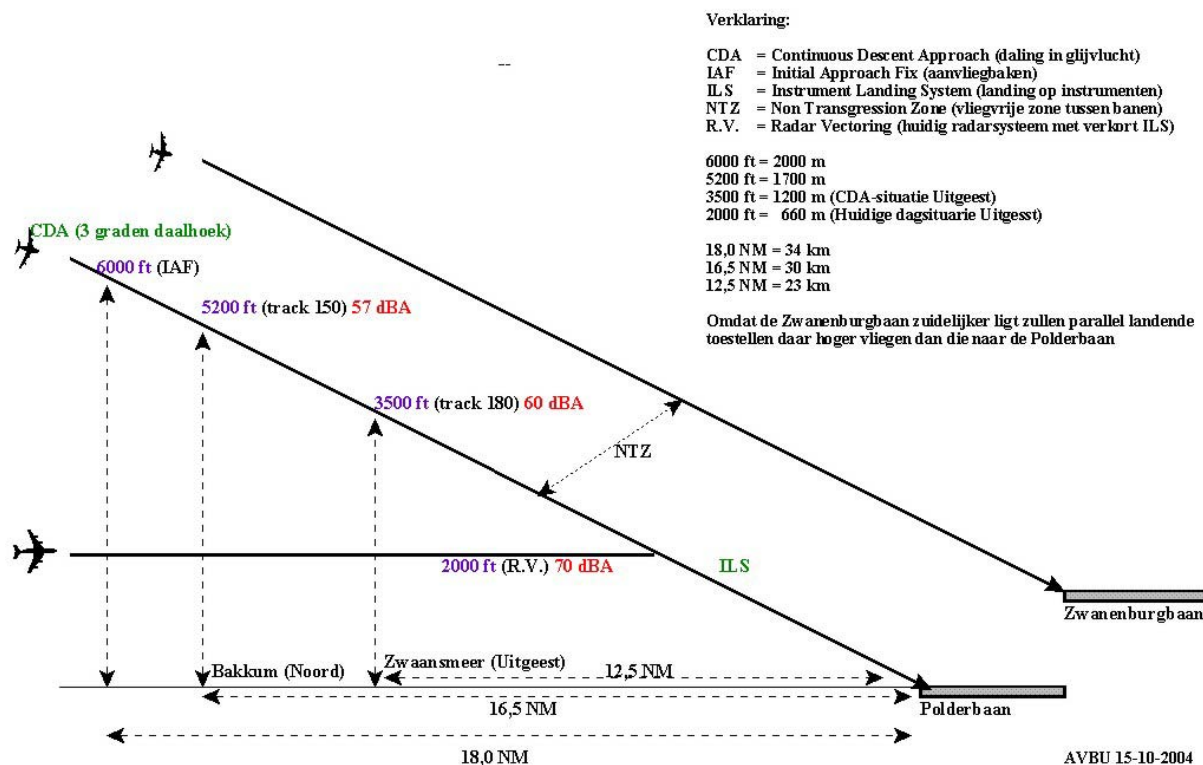
**De xxxx wil met dit verbetervoorstel een situatie van minder lawaai, meer veiligheid en een gezonder milieu bereiken, zonder daarbij de positie van de luchthaven aan te tasten.**



## **CDA/ILS-procedure**

(grotere versie separaat bijgevoegd)

## Schematische projectie CDA-procedure Polderbaan (18R) Schiphol



## 2. Samenvatting van het voorstel

In het kader van de evaluatie van de Luchtvaartwet worden hier alternatieven aangedragen voor het gebruik van de luchthaven Schiphol (en met name de Polderbaan) die voor vrijwel alle omwonenden van Schiphol een verbetering van de situatie voor geluids-hinder, milieu, gezondheid en veiligheid betekenen en de positie van Schiphol als grote internationale luchthaven niet aantasten.

Deze alternatieven bieden de mogelijkheid de geluidshinder in belangrijke mate te reduceren en de hindercirkel rond Schiphol drastisch (kwadratisch) te verkleinen, waardoor veronder-

stelde capaciteitsverliezen gemakkelijk via enige herverdeling en onder toepassing van veiliger baangebruik zijn op te vangen.

In tabelvorm kan het huidige regime met het voorgestelde regime als volgt worden vergeleken:

**Tabel 2.**

<b><u>Bestaand systeem radar vectoring</u></b>	<b><u>Voorgesteld systeem CDA / ILS</u></b>
Ritsen met gedeeltelijke ILS of visuele risicolanding	Precisielanding in gestabiliseerde modus (eemet optimale veiligheid)
Aanvlieghoogte in bochten op ca. 2.000 ft op vol vermogen	Aanvlieghoogte op minimaal 6.000 ft met ongeveer 15 tot 20% motorvermogen
Aanvliegen met maximale geluidsbelasting boven bebouwde kom	Aanvliegen met minimale geluidsbelasting langs bebouwde kom
Hoog brandstofverbruik en hoge milieubelasting	Energiezuinige landing met geringe luchtvervuiling
<b>Huidig preferentieel gebruik</b>	<b>Aanbevolen preferentieel gebruik</b>
Optimale inzet Polderbaan onder geoorloofde omstandigheden	Inzet Polderbaan alleen bij optimale weersomstandigheden
<b>Bestaand nachtregime</b>	<b>Voorgesteld nachtregime</b>
12.00 uur - 06.00 uur met toelating categorie 2B	11.00 uur - 07.00 uur met uitsluiting categorie 2B

Dat een CDA/ILS procedure leidt tot een aanmerkelijk mindere milieubelasting blijkt ook uit proeven die gevolgen zijn in een flightsimulator waarbij naderingen werden gesimuleerd op Louisville International Airport in Kentucky. Gesimuleerd werd met 2 B-767's, die op een afstand van 40 NM een CDA/ILS nadering inzetten op een hoogte van 11.000 ft. De resultaten, nadien in de praktijk getest en juist bevonden, waren een geluidsreductie van tussen de 3.9 en 6.4 dB en een besparing aan brandstof van 200 kilogram per landing.

In dit verband mag ook nog worden verwezen naar de proeven van Boeing in het kader van brandstofbesparing en milieubescherming om reeds vanaf cruise-hoogte een CDA-landing in

te zetten. Omdat zulks tijdrovend internationaal overleg zal vereisen lijkt het logisch om, mede gelet op de uitdaging voor de EU om de groeiende vraag van het publiek naar luchtvervoer te verzoenen met respect voor het milieu, reeds nu zo snel mogelijk op CDA/ILS-landingen vanaf 6.000 ft. over te gaan.

Ook Nederland dient zich in te spannen voor de realisatie van de EU-doelstellingen voor de internationale burgerluchtvaartsector om bij verdere groei een vermindering van het aantal ongevallen met 20% te bereiken, een vermindering met de helft van de verontreiniging door vliegtuigen en vermindering van de uitstoot van kooldioxide met 50% en de uitstoot van stikstofoxiden met 80%. Dat vereist een aanpassing van bestaande en ontwikkeling van nieuwe luchtverkeersleidingsystemen.



Flying to the moon

### **3. Onderbouwing van het voorstel**

#### **a. Effecten verplaatsing geluidshinder**

Gebleken is dat na het volledig operationeel worden van de Polderbaan problemen ontstonden als gevolg van het verschil in impact zoals in de motivering (zie ook tabel 2) is omschreven. Toen is ook gebleken dat de berekende geluidsniveaus sterk naar beneden afwijken van de werkelijke geluidshinder en derhalve aan de geluidsc contouren geen feitelijke waarde meer kan worden toegekend. E.e.a. wordt ook geïllustreerd door het door de CROS geregistreerde klachtenpatroon.

## **b. Effecten Polderbaan**

De (interregionale) situeringswaarde van het onroerend goed en de algehele woonkwaliteit in de nieuwe hindergebieden is als een rechtstreeks gevolg van de aanleg van de Polderbaan in belangrijke mate aangetast en er is derhalve door de aanleg van de Polderbaan schade berokkend aan het leef- en woonklimaat die naar redelijkheid en billijkheid niet mag blijven voortbestaan. Voor een beoordeling van de situatie is in deze zaak immers niet de theoretisch berekende hinder relevant maar de feitelijke hindersituatie zoals die zich daadwerkelijk manifesteert en o.m. van invloed is op het leef- en woonklimaat.

## **c. Effecten volksgezondheid**

Mede in combinatie met de gehanteerde vliegprocedures van vaste start-, maar geen vaste landingsroutes, blijkt e.e.a. ook consequenties te hebben voor de volksgezondheid omdat de hinder voor o.m. Uitgeest (*het werkgebied van de vereniging*) pas stopt om middernacht (maar meestal later) en bij intervals wordt hervat om half vier tot half vijf in de nacht om vervolgens om zes uur of eerder weer in alle hevigheid los te barsten. Wie gedurende enige tijd op een dergelijke manier in de slaap wordt gestoord wordt ook wakker als er een keer geen vliegtuigen overkomen en loopt de kans op een duurzame verstoring van het levensritme met chronische vermoeidheid als uiteindelijk resultaat.

## **c. Effecten Milieu**

Sinds het in gebruik nemen van de vijfde baan van Schiphol blijkt o.m. uit de dagplots van Crosinfo dat het luchtruim boven Uitgeest is verworpen tot één groot verkeersplein voor vliegtuigen met alle consequenties van dien. Het preferentieel gebruik van de Polderbaan in combinatie met de gehanteerde vliegprocedures heeft voorts tot gevolg dat de milieubelasting op geringe hoogte wordt uitgestort op een betrekkelijk klein gebied en in een geconcentreerde dosis.

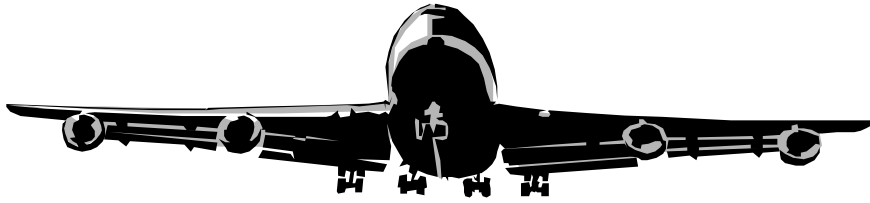
## **d. Effecten veiligheid**

De huidige systematiek heeft tot gevolg dat structureel anders wordt gevlogen dan oorspronkelijk de bedoeling geweest moet zijn. Uit de eerder genoemde dagplots blijkt dat eigenlijk overall boven Uitgeest wordt gevlogen behalve daar waar het Progis-isolatieprogramma is uitgevoerd. Het betekent voorts dat boven de bebouwde kom van Uitgeest niet in gestabiliseerde modus en dus niet optimaal veilig wordt gevlogen. Er wordt niet voldaan aan internationale veiligheidsnormen die niet meer dan 29 landingen per uur op een baan toestaan (zie toelichting)

## **e. Effecten op woonklimaat Uitgeest**

Interregionaal gezien is de situeringswaarde van de woningen in Uitgeest nadelig beïnvloed en is op de Uitgeester woningmarkt een meer dan een algemeen marktconform prijsverval opgetreden en komt langdurige leegstand steeds meer voor. Ter zake zijn bijna 600 schadeclaims ingediend met een relatie naar de toekomstige gevolgen. Om deze trend te keren en het

leef- en woonklimaat terug te brengen naar een enigszins aanvaardbaar niveau worden verbeteringen voorgesteld.



## **4. Voorstellen voor verbetering en de effecten daarvan**

### **a. CDA/ILS-procedure (zie bijlage Schematisch projectie CDA-procedure Polderbaan)**

Uit hoofde van de vereiste veiligheid is internationaal een ILS-traject van 25 km (ca. 15 NM) gebruikelijk teneinde te bereiken dat boven bebouwde gebieden in (veilige) gestabiliseerde modus kan worden gevlogen. Er zijn op zich geen beletselen om dat ook t.a.v. Polderbaan toe te passen, hetgeen voor Uitgeest zou betekenen dat niet meer boven de bebouwde kom wordt gevlogen, de geluidsoverlast (ook elders) sterk wordt gereduceerd en de veiligheid beter is gewaarborgd.

Voorgesteld wordt voor alle landingsbanen van Schiphol een volledige CDA/ILS procedure in te stellen en vliegtuigen die niet volledig zijn toegerust om een op GPS georiënteerde vloeiende CDA/ILS procedure te vliegen niet te laten landen op de Polderbaan via de route Castricum/Uitgeest.

Met deze wijziging wordt een significante reductie van de geluidsbelasting over een groot gebied rondom Schiphol bereikt omdat ook de straal van de hindercirkel aanmerkelijk kleiner wordt (snijpunt van de RV-lijn en de CDA/ILS-lijn) en kan worden voldaan aan internationale veiligheidseisen (zie schets).

### **b. Herverdeling preferentieel gebruik**

De reductie van de geluidsbelasting in een groot gebied als hiervoor omschreven biedt de gelegenheid om een verondersteld capaciteitsverlies op de Polderbaan te compenseren en het preferentieel gebruik van de Polderbaan onder minder optimale omstandigheden terug te brengen ter verbetering van de veiligheid van en voor het vliegverkeer.

### **c. Nachtrecht**

Ter bescherming van de volksgezondheid het nachtrecht bij wet uit te breiden van 11.00 uur 's avonds tot 7.00 uur 's ochtends en gedurende die periode geen vliegtuigen uit de 2B categorie toe te laten of te laten vertrekken

## **d. Handhaving**

Het invoeren van CDA/ILS landingsprocedures voor alle banen leidt tot niet enkel tot vaste naderingsroutes met minder geluidsoverlast, maar maakt tevens de controle en wetshandhaving d.m.v. nabij de routes gelegen meetpunten efficiënter. Dat biedt de gelegenheid tot een betere handhaving van wetsvoorschriften en procedures.

## **5. Uitvoering**

Gezien het feit dat de voorgestelde CDA/ILS-procedure op vrijwel alle andere internationale luchthavens wordt gevolgd en derhalve de benodigde software en know-how wereldwijd beschikbaar is, kan invoering/overschakeling op redelijk korte termijn worden gerealiseerd. De overige zaken kunnen eenvoudig bij wet of bestuursmaatregel worden doorgevoerd.

## **Toelichting**

### **1. Veiligheid, interval en capaciteit**

Internationale veiligheidsnormen staan maximaal per uur 58 vliegbewegingen (afwisselend 29 landingen en 29 starts) in dezelfde richting per baan toe, gebaseerd op een minimale horizontale separatie van 3 mijl in de zgn. control zone, gebaseerd op de aanvliegsnelheid en de vleugelturbulentie van vliegtuigen. Dat komt derhalve neer op afwisselend één landing per 120 seconden op en één start per 120 seconden vanaf dezelfde baan.

De Polderbaan en de Zwanenburgbaan (18L-36R en 18C-36C) zijn parallel banen, waarop simultaan afwisselend starten en landen in dezelfde richting procedureel mogelijk zou moeten zijn. Bebouwing van Hoofddorp in het verlengde van de baan belemmert echter het gebruik van de Polderbaan van en naar het zuiden, terwijl de bebouwing van Badhoevedorp problemen geeft voor het landen op de Aalsmeerbaan en op de Kaagbaan geen landingen vanuit het noordoosten worden uitgevoerd.

Geconstateerd kan dus worden dat op Schiphol deze procedure van starten en landen niet of niet optimaal wordt of kan worden benut en men niet afwisselend starts en landingen op dezelfde baan kan uitvoeren, terwijl daarentegen een tijdsverloop tussen de landingen van 55 seconden i.p.v. de norm van 120 seconden geen uitzondering is, waarmee de internationale veiligheidsnormen worden overschreden.

Ook wordt de Polderbaan als prioriteitsbaan gebruikt onder weersomstandigheden waarbij uit hoofde van veiligheidsoverwegingen een andere baan de voorkeur zou verdienen.

**E.e.a. leidt tot de conclusie dat de capaciteit niet efficiënt en niet optimaal veilig benut wordt of benut kan worden.**

*When radar is employed in the separation of aircraft at the same altitude, a minimum of 3 miles separation is provided between aircraft operating within 40 miles of the radar antenna site.*  
(bron FAA Aeronautical Information Manuel. 4-4-6.)

*Typically, single-runway approach procedure can support 29 arrivals per hour. Two simultaneous independent flows of approach traffic can double an airport's capacity on two parallel runways.*  
(bron Jeppesen Instrument Commercial Manuel 8-43)



## 2. Veiligheid, vleugelturbulentie

De turbulentie die wordt veroorzaakt (achtergelaten) bij starten en landen op een in gebruik zijnde baan is op de plaats van de grootste snelheid van het vliegtuig ook het grootst. Bij een direkt opvolgende start of landing in een te grote turbulentie van de voorganger kan een landend vliegtuig 'omvallen' of van de baan raken. Omwille van de veiligheid dient een vliegtuig op zijn hoogste start- of landingssnelheid dus niet in de turbulentie van zijn 'voorganger' te komen.

Bij landen (van A → B) en starten (van A → B) in dezelfde richting op dezelfde baan geeft dat het volgende beeld:

Bij landen is de snelheid en de veroorzaakte turbulentie het grootst in A  
(grootste snelheid begin van de baan)

Bij starten is de snelheid en de veroorzaakte turbulentie het grootst in B  
(grootste snelheid einde van de baan)

Na een tijdsverloop van twee minuten is de turbulentie voldoende afgenomen om een volgend toestel te kunnen laten landen. In combinatie met andere factoren geeft dat 29 landingen en 29 starts per uur op dezelfde baan.

Doordat op Schiphol niet afwisselend wordt geland en gestart op dezelfde baan wordt de capaciteit niet ten volle benut en wordt de veiligheidsnorm niet in acht genomen. De spitsuren op Schiphol zijn kennelijk erg ongunstig en belemmeren een efficiënt gebruik van de banen. Een grotere spreiding van het baangebruik in de tijd zou gunstiger zijn.

Nu landen soms en soms vaak op de landingsbanen van Schiphol per uur meer vliegtuigen dan op grond van het veiligheidsinterval uit hoofde van turbulentie e.d. is geoorloofd. Er is geen vaste onderbreking (wachtijd) van een startend toestel. Dus kan men meer dan 29 toestellen per uur op dezelfde baan laten landen met het risico dat die in de turbulentie van het voorgaande toestel terechtkomen.

Bij starten en landen op dezelfde baan komt een inkomend vliegtuig (aan het begin van de baan) nooit in de maximale turbulentie van het vertrekkende toestel (aan het einde van de baan). En een vertrekkend toestel komt (aan het begin van de baan) op minimum rolsnelheid de baan op waar de turbulentie van het gelande toestel maximaal is en stijgt op waar de turbulentie van het eerder gelande toestel minimaal of tot nul gereduceerd is.

*Because vortices settle and move laterally near the ground, the vortex hazard may exist along the runway and in your flight path after a larger aircraft has executed a low approach, missed approach or touch-and-go landing, particular in light quartering wind conditions. You should ensure that an interval of at least 2 minutes has elapsed before your takeoff or landing.*

(bron FAA AIM 7-3-5-8.)

Het systeem van aparte start- en landingsbanen op Schiphol houdt ook het risico in van convergering traffic, waarbij de baan van een startend toestel de baan van ander doorstartend toestel zou kunnen kruisen.

## 3. Conclusie en advies m.b.t. evaluatie Luchtvaartwet

1. Er wordt op de Polderbaan met capaciteitsverlies gevlogen
2. Er wordt op de Polderbaan boven de IJmond niet optimaal veilig gevlogen
3. Er wordt op de Polderbaan onder een te zware milieubelasting gevlogen.

Invoering van een volledig op CDA/ILS gebaseerde landingsprocedure voor alle landingsbanen van Schiphol opent de mogelijkheid om de capaciteit beter te benutten, veiliger en met minder geluidsoverlast en milieubelasting te vliegen doordat meer spreiding binnen de milieugrenzen kan worden doorgevoerd en de hindercirkel wordt beperkt.

Aan: projectbureau Evaluatie Schiphol

In het promotieblad Schipholland wordt omwonenden gevraagd met voorstellen te komen tot (verdere) verbetering van de situatie m.b.t. de luchthaven. Het mijne is:

### Minder hinder van Schiphol: een baan erbij

#### *1. beschrijving:*

Aanleg van een nieuwe start/landingsbaan in NO/ZW richting.

#### *2. motief:*

De Polderbaan heeft wel vermindering en betere spreiding van de geluidshinder gegeven maar niet voldoende.

Nog steeds wordt de Buitenveldertbaan veel gebruikt bij (sterke) Westen- en Zuidwestenwind. Geen wonder, want in Nederland is Zuidwest en West nu eenmaal de meest voorkomende windrichting. Helaas kan de Kaagbaan niet alle verkeer verwerken en bij bepaalde windrichtingen is die ook minder geschikt voor landingen.

Een nieuwe baan dus die optimaal gericht is op de meest voorkomende windrichtingen, wat wel zal betekenen ongeveer dezelfde richting als de Buitenveldertbaan maar iets meer naar ZW/NO gedraaid. Het grote voordeel van zo'n baan is bovendien dat de uiterst hinderlijke starts naar het Oosten dan niet meer op de Buitenveldertbaan behoeven plaats te vinden. Deze starts zijn voor de bewoners van Amstelveen zeer hinderlijk geworden toen in de jaren negentig –een tijd na de Bijlmerramp- is besloten deze uitvliegroute iets naar het zuiden te verleggen.

#### *3. onderbouwing:*

Natuurlijk zullen velen, waaronder vooral de milieubeweging, zich tegen nóg een baan keren. Zij vrezen dat die gepaard zal gaan met een verdere uitbreiding van het vliegverkeer. Van meet af aan zal dus duidelijk gemaakt moeten worden, dat dát niet aan de orde is, dat het gaat om een verdere spreiding van de hinder.

Natuurlijk moet er ruimte gevonden worden en dat zal niet meevallen. Maar Schiphol studeert, zonder daar mee naar buiten te komen, al jaren op verdere uitbreidingsmogelijkheden. Er zijn ongetwijfeld al lang studies met allerlei varianten gereed. Natuurlijk kost zo'n oplossing veel geld dat minder snel wordt terug verdiend als daar geen extra vliegbewegingen tegenover staan zoals de ambitieuze Schipholdirectie het liefst wil. Maar met een verhoging van de start- en landingsrechten moet dat op te lossen zijn. Vliegen is inmiddels zo absurd goedkoop geworden dat een prijsverhoging nooit een probleem kan zijn. Uit maatschappelijk en milieu-oogpunt lijkt het zelfs zeer gewenst dat deze groei wat wordt afgeremd. Of er komt, in plaats van de BTW of de accijns op kerosine die nog altijd niet mogelijk schijnt te zijn, een heffing die dient ter financiering van de nieuwe baan.

Natuurlijk zegt de Schipholdirectie dat zo iets de concurrentiepositie van de luchthaven zal aantasten. Dat zegt ze altijd maar de andere Europese luchthavens kennen dezelfde problemen en de overheid moet toch afstand nemen en onderscheid maken tussen het bedrijfsbelang dat de directie onder het mom van nationaal belang nastreeft en het werkelijke nationaal belang. Die verhalen over het verslechterende vestigingsklimaat voor internationale ondernemingen (zie ook Gedeputeerde Hooijmaijers in Schipholland nr. 3. pag. 2) zijn wel erg bekend. In werkelijkheid laten die ondernemingen zich door een veelheid van factoren leiden waar de bereikbaarheid via Schiphol er maar een van is.

Het beleid moet dus niet worden gericht op een mengsel van *zoveel* mogelijk groei en toch zo min mogelijk overlast want dat kan niet. In plaats daarvan zal het beleid nu primair de overlast moeten aanpakken met beperkte groeimogelijkheden als gevolg. Schiphol heeft inmiddels die 'mainport' status wel bereikt en kan die met beheerste groei handhaven. De

overheid moet daarbij vooral controle op Schiphol houden en dus niet het belang in de n.v. verkopen of laten verwateren door een beursgang. Schiphol heeft dat geld helemaal niet nodig voor de kernactiviteiten: het faciliteren van het vliegverkeer als internationale luchthaven/mainport voor Amsterdam/Nederland.

#### *4. effecten*

Door de aanleg van een zesde baan zal zoveel mogelijk de zg. dubbeldoelstelling worden gerealiseerd. Geluidshinder is onvermijdelijk in de omgeving van een luchthaven maar er kan meer aan worden gedaan door de vliegbewegingen in ieder geval boven dichte bebouwing zoveel mogelijk weg te halen. Stillere vliegtuigen zijn ook nodig maar dat schiet niet op omdat de juist de grootste het langste meegaan en het meeste (Boeing 747!) lawaai maken. Economische groei is evenzeer van belang en die kan beter worden gerealiseerd door de beheerste toeneming van het vliegverkeer zoveel mogelijk te spreiden.

xxxxxxx

xxxxxxxxx

xxxx xx Amstelveen

n.b. ik ondersteun het 'boete voorstel'29A1. Ook over ons huis komen regelmatig vliegtuigen die de bocht naar de Buitenveldertbaan vanuit O. of Z.O. afsnijden en dat zijn altijd KLM toestellen, m.a.w. met piloten die de weg goed kennen!

LS,

### 1. Voorstel

Mijn voorstel betreft de vermindering van geluidsoverlast alsmede verbetering van de veiligheid in Uithoorn en bestaat uit drie hoofdpunten:

- a. Het beschouwen van de hartlijnen van de uitvliegroutes van de Aalsmeerbaan als ideale lijnen waarvan slechts bij uitzondering wordt afgeweken
- b. Het stopzetten van de oostelijke route vanaf de Aalsmeerbaan voor zware vliegtuigen die de hartlijn onmogelijk kunnen volgen
- c. Vermijden van Uithoorn door vliegtuigen die vanaf de Buitenveldertbaan naar het zuiden wegdraaien

### 2. Motivering

Onnodige geluidhinder zou te allen tijde voorkomen moeten worden. Zoveel mag van Schiphol en vooral de overheden verwacht worden. De overlast in Uithoorn is groot en veelal onnodig. Verbetering van de situatie is mogelijk en noodzakelijk. De veiligheid is ook niet gediend bij zware vliegtuigen die alleen door volgas te geven in de lucht kunnen blijven in de bocht die zij vanaf de Aalsmeerbaan moeten maken om naar het oosten te kunnen vliegen. De noordkant van Uithoorn omvat de Legmeer, de grootste wijk met circa 5000 woningen, Zijdelwaard, en de negen flats van de Europarei. Als een -zoals altijd laaghangend - zwaar vliegtuig in die bocht naar het oosten een grote motorstoring krijgt is nergens meer speling voor en is moeilijk in te zien hoe de bebouwing van Uithoorn-noord bij neerstorten vermeden zou kunnen worden.

### 3. Onderbouwing

ad 1.a: Hartlijnen zouden moeten zijn wat het woord suggereert. Hartlijnen worden nu waarschijnlijk gebruikt als richtlijn voor het berekenen van de theoretische geluidhinder, maar niet als ideale lijn voor uitvliegend verkeer. Verkeer in zuidelijke richting vanaf de Aalsmeerbaan zou volgens de hartlijn niet over Uithoorn moeten vliegen, maar doet dat in de praktijk altijd. Men vliegt dus te ver naar het oosten. Verkeer vanaf diezelfde baan dat vervolgens afdraait naar het oosten vliegt vrijwel zonder uitzondering over de noordkant van Uithoorn of er vlak tegenaan. Tussen Uithoorn noord en Amstelveen ligt een leeg poldergebied van ongeveer zes kilometer. Daar loopt de hartlijn ook doorheen, maar niemand vliegt er. Dat de bocht wel gemaakt kan worden zodat inderdaad boven de polder gevlogen wordt, bewijst de uitzondering op de regel (minder dan 1 procent van de lichtere vliegtuigen). Overwegingen van brandstofkosten zijn hier schijnbaar van belang (een scherpe bocht zou immers meer brandstof kosten).

ad 1.b: Sommige hartlijnen zijn voor zwaardere vliegtuigen (wide-bodies) onhaalbaar. Juist die zware vliegtuigen geven - ook door hun lagere vlieghoogten - zeer veel overlast. In de wijk Legmeer in Uithoorn gemiddeld 85dBa. Als een hartlijn onhaalbaar is voor een bepaald type vliegtuig, moet dat vliegtuig niet via die route gestuurd worden. Bij gelijktijdig gebruik van de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan zouden wide-bodies met oostelijke bestemming over de Kaagbaan moeten worden gestuurd. Eenmaal boven zee kan dan de draai op veilige wijze en met veel lagere overlast in noordelijke richting gemaakt worden. Doordat inmiddels ook veel hoogte zal zijn gewonnen is de geluidsoverlast aan de grond dan al vele malen lager. Eventueel kan een route boven de waddeneilanden langs gevolgd worden.

Als de Kaagbaan gesloten is kunnen de wide-bodies met oostelijke bestemmingen vanaf de Aalsmeerbaan verder doorvliegen naar het zuiden totdat voldoende hoogte is gewonnen om op veilige wijze en met veel geringere overlast naar het oosten te draaien, danwel boven zee een koers naar het noorden te zetten totdat voldoende hoogte is bereikt om met geringe overlast naar het oosten door te vliegen, ook eventueel boven de waddeneilanden langs.

ad 1.c: Op dagen dat er geen verkeer is vanaf de Aalsmeerbaan is de kans groot dat de Buitenveldertbaan wel in gebruik is. Verkeer vanaf die baan met een zuidelijke bestemming volgt daarbij een route over Uithoorn. Ten oosten van Uithoorn is vrijwel geen bebouwing, maar alles komt over Uithoorn. Dus het aantal dagen dat het geheel rustig is boven Uithoorn is op de vingers van één hand te tellen. Een route ten

oosten van Uithoorn vermindert de totale geluidoverlast aanzienlijk en kost nauwelijks of geen brandstof: immers, boven Uithoorn draaien de vliegtuigen de gashandels gedeeltelijk dicht, waardoor hoogte verloren wordt die later weer goedge maakt moet worden.

#### 4. Effecten mainport en omgeving.

ad 1.a: Effecten omgeving: aanzienlijk minder geluidoverlast, vermindering risico's, milieubelasting neutraal

Effecten Schiphol: neutraal (geen vermindering vluchten)

Effecten luchtvaartmaatschappijen: neutraal/zeer licht hogere brandstofkosten

ad 1.b: Eigenlijk is de huidige situatie onhoudbaar en wellicht onrechtmatig; de overlast is van een onaanvaardbaar niveau, en de risico's zijn veel te groot.

Effecten omgeving: belangrijke daling geluidoverlast, beperking risico's.

Schiphol: neutraal (geen vermindering vluchten)

Effecten luchtvaartmaatschappijen: marginaal hogere brandstofkosten: hoewel omvliegen uiteraard brandstof kost kan men zich daarbij bedenken dat volgeladen wide-bodies die naar het oosten vertrekken vrijwel zonder uitzondering verre bestemmingen hebben. Op het totale brandstofverbruik tijdens zo'n reis is de extra gebruikte brandstof tijdens de start nauwelijks relevant te noemen.

ad 1.c: Effecten omgeving: beperking geluidoverlast - eindelijk af en toe een dagje rust voor Uithoorn.

Milieubelasting neutraal.

Effecten Schiphol: neutraal

Effecten luchtvaartmaatschappijen: neutraal

#### 5. Uitvoering

Voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen zijn geen technische voorzieningen nodig. De wijziging van de uitvliegroutes kan zover mij bekend bij een volgende update van de software van verkeersleiding en toestellen ingevoerd worden. Dit moet binnen enkele maanden geregeld kunnen worden. Verder zijn duidelijker instructies van Schiphol aan de maatschappijen nodig: het benadrukken dat onnodig vliegen boven bebouwd gebied de discussie rondom geluidhinder voor de commercieel betrokkenen zeer nadelig beïnvloedt.

Uitvoering kan dus op korte termijn plaatsvinden tegen minimale kosten, maar met grote winst voor de omgeving.

xxxxx

xxxxxxxxxxxx

xxxxxxxx Uithoorn

xxx@xxxxxx.nl

V00039-1

Inbrenger: xxxxxxxxx

xx Haarlem

E-mail: xxxxxx@xxxxxx.nl

### **Beschrijving van het voorstel**

Terughoudend gebruik van de polderbaan in de nachtperiode bij windrichtingen met een oostelijke windrichtingscomponent.

### **Motief**

Verlagen van de nachtelijke hinderbeleving in oostelijk deel van Haarlem en Schalkwijk, Meerwijk en Molenwijk.

### **Onderbouwing**

Bij gebruik van de Polderbaan in de nachtperiode, bij windrichtingen met een oostelijke component is er sprake van een optimale geluidoverdracht, waardoor in de woonomgeving van Schalkwijk het achtergrondgeluid wordt verhoogd met waarden die liggen tussen de 20 en 30 dB(A). Het is evident dat de hinderbeleving bij een grote populatie nieuwe geluidgehinderden in het (zuid)oostelijk deel van Haarlem hierdoor groot is.

### **Verwachte effect**

Afname van het aantal geluidklachten door het verbeteren van de hinderbeleving en vergroten van de acceptatie.

### **Wijze van uitvoering, termijn waarop voorstel gerealiseerd kan worden**

Door een andere planning van het baangebruik zou dit voorstel met onmiddellijke ingang kunnen worden gerealiseerd.

V00039-2

Inbrenger: xxxxxxxxx

xx Haarlem

E-mail: xxxxxx@xxxxxx.nl

### **Beschrijving van het voorstel**

Toestellen met een motorvoertuig naar de startlocatie op de polderbaan verslepen.

### **Motief**

Verlagen van de hinderbeleving in oostelijk deel van Haarlem en Schalkwijk, Meerwijk en Molenwijk.

### **Onderbouwing**

Het verplaatsen van vliegtuigen door gebruikmaking van de motoren die ontworpen zijn om mee te vliegen veroorzaakt onnodige geluidhinder. De afstand die een toestel af moet leggen naar het startopstelling is relatief groot. Het onnodige geluid dat hierbij wordt geproduceerd kan worden weggenomen door de toestellen met een motorvoertuig te verslepen.

Bijkomend effect is dat met een aanzienlijk lager brandstofgebruik (en met een lager energieverbruik en een lagere uitstoot van verbrandingsgassen) het traject wordt afgelegd.

### **Verwachte effect**

Afname van het aantal geluid, lucht- en geurklachten door het verbeteren van de hinderbeleving en vergroten van de acceptatie.

### **Wijze van uitvoering, termijn waarop voorstel gerealiseerd kan worden**

Het inzetten van sleepvoertuigen en het op dit punt aanpassen van de bedrijfsvoering. Dit voorstel kan op relatief korte termijn worden gerealiseerd.

## **Leg een tweede locatie voor Schiphol aan bij Burgerveen**

Gezien de in het verleden ervaren en huidige groeicijfers van het vliegverkeer op Schiphol, de middellange termijnverwachtingen ter zake van de IATA (zie website van deze organisatie) en de ook daarna te ververwachten groeimpulsen door de voortgaande ontwikkeling van met name de Chinese en Indiase economie en de verdere Europese integratie is de kans groot dat op langere termijn de ruimtelijke en milieubehoefte van de agglomeratie Amsterdam als woon- en werkstad en van Schiphol als start- en landings-gebied voor vliegverkeer en werkplaats niet met elkaar te verenigen zijn, wat ook het soulaas moge zijn dat verdere technische ontwikkelingen en verbeterde benuttingsmogelijkheden van het luchtruim ook te bieden mogen hebben. Ook nu al is de geluidshinder die bewoners van sommige locaties binnen de agglomeratie van het vliegverkeer hebben de grens van het toelaatbare ver voorbij. Daar komen de toenemende congestie-problemen en de vervuiling door neerslag uit vliegtuigen en wegverkeer van en naar Schiphol bij.

Dit was voor mij in 1997 (Opiniepagina NRC, 4 augustus) reden om aandacht te vragen voor een indertijd verworpen naoorlogse suggestie van de toenmalige president-directeur van de KLM, Dr. Albert Plesman.

Plesman deed in 1945 het voorstel om Schiphol in zijn geheel te verplaatsen naar het Z.O. deel van de Haarlemmermeer bij het dorpje Burgerveen<sup>\*</sup>). De achtergrond was dat door de bombardementen in de tweede wereldoorlog de luchthaven veranderd was in één grote ruïne. Een al in het begin van de twintiger jaren ontstane strijd tussen de grote gemeenten Rotterdam en Amsterdam over een eigen internationale luchthaven laaide weer op. Het kabinet moest daarin keuzes maken. Plesman's voorstel voorzag in een compromis: Burgerveen kon beider belangen dienen. Hij stuitte evenwel op veel weerstand en kon naar de toenmalige situatie, gegevens en analyse- en voorspellingsmethoden niet waar maken dat zijn voorstel economisch de voorkeur verdiende boven wederopbouw van Schiphol.

Mijn suggestie - breng de toekomstige uitbreiding van het vliegverkeer op Schiphol over naar een als sateliet van Schiphol geconcepioneerde en daarmee met railvervoer verbonden tweede luchthavenlocatie bij Burgerveen - is een andere en past in een andere context. Intussen is Schiphol uitgegroeid tot een Europese mainport van formaat en de omvang van het vliegverkeer blijft er sterk toenemen. En daarmee ook de omvang van aan- en afvoer van passagiers, vrachtgoed en werknemers op de luchthaven en in de toestellen. De problemen van congestie, geluidshinder en luchtvervuiling nemen daarmee ook snel toe en botsen steeds meer met de belangen van de inwoners van de nabijgelegen stedelijke agglomeratie. Dit lijkt ook voor de toekomst op langere termijn te gelden ondanks de verwachting dat vliegtuigen geluidsarmer zullen worden en dat aangepaste start- en landingsmethoden steeds meer zullen worden toegepast. Het lijkt daarom zinnig te kijken naar mogelijke andere scenario's dan voortgezette uitbreiding van Schiphol en van het vliegverkeer van en naar deze locatie.

Één daarvan zou de bouw kunnen zijn van een tweede locatie voor Schiphol bij Burgerveen, het dorpje aan de Ringvaart, in het zuidoostelijk deel van de Haarlemmermeer Polder. Gedacht zou kunnen worden aan een terrein begrensd door de wegen tussen Nieuw-Vennep en Abbenes en tussen Nieuw-Vennep en Leimuiden en door de A4, of zelfs daar voorbij tot aan de Ringvaart. Dit gebied is nauwelijks bebouwd. Er doorheen loopt al de spoorlijn tussen Amsterdam en Leiden/Den Haag/Delft/Rotterdam waaraan ook het spoorwegstation Schiphol ligt. Het moet dus niet al te kostbaar zijn daarnaast een intern Schiphol rail aan te leggen voor



een snelle en frequente, geautomatiseerde treinverbinding tussen beide locaties, zoals diverse grote luchthavens (zoals Gattwick, Stansted, Dallas Fort Worth, San Francisco - volgens geraadpleegde web-sites luchthavens) al lang kennen. Landingen vanuit en stijgingen naar het noorden maar ook uit en naar het zuid-oosten zouden er kunnen plaats vinden met veel minder overlast in de grote agglomeraties m.b.t. geluid en neerslag dan op Schiphol.

Afhandeling van passagiers en vracht zou zo kunnen worden verdeeld over beide locaties dat slechts op één van beide paspoort- en douanecontrole nodig is. Of chartervluchten met starts en landingen in de nacht zouden alleen bij Burgerveen kunnen plaats vinden.

Ik overzie niet alle voor- en nadelen van een dergelijke oplossing. Wel lijken zij mij de bezwaren, w.o. kosten maar ook eccentriciteit t.o.v. bevolkings- en bedrijvigheidsconcentraties, veel minder dan die van enkele andere opties (Markerwaard, Maasvlakte, vliegveld in zee) die in de afgelopen 30 jaar aan de orde zijn geweest. Op zijn minst lijkt mij dit voorstel en mogelijke varianten de moeite van een grondig en serieus onderzoek alleszins waard.

Daarbij is het interessant om even terug te kijken naar de ontstaansgeschiedenis van Schiphol. Aanvankelijk is het in de eerste wereldoorlog aangelegd als militair vliegveld ter ultieme verdediging van de vesting Amsterdam, onderdeel van de toenmalige Hollandse Waterlinie (Schiphol was de naam van een verdedigingsfort gelegen in de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder). Na het ontstaan van de KLM in 1919 als nationale luchtvaartmaatschappij werd gezocht naar een geschikt vliegveld als thuishaven. Daarvoor kwamen verschillende militaire vliegvelden in aanmerking, o.m. Soesterberg en Maaldrift bij Wassenaar terwijl Rotterdam pleitte voor een vliegveld bij de Waalhaven. Plesman twijfelde tussen Maaldrift en Schiphol. Een adviescommissie van de regering pleitte in 1920 wel voor een nationale luchthaven maar beval aan de uitvoering in handen van de gemeenten te laten. Aldus werd besloten. Dit besluit verstevigde de strijd om de nationale luchthaven tussen de grote gemeenten, die dankzij goede relaties tussen Plesman en de gemeentelijke beheerder van Schiphol, Dellaert, met een gemeenschappelijk luchtmachtverleden, door Amsterdam werd gewonnen. Ook het latere conflict met Plesman na de tweede wereldoorlog die toen verplaatst naar Burgerveen met grote kracht bepleitte.

---

\*) De in dit voorstel gebruikte informatie, tenzij anders vermeld, is ontleend aan "80 jaar Schiphol....Op de drempel van de lucht" door drs. A.C.M. Bouwns en Dr. W.L.J. Dierikx, ISBN 90 12 08304 4, SDU , Den Haag, 1996 , uitgave ter gelegenheid van het tachtigjarig bestaan van Schiphol

Afz.: xxxxxxxxxxxx,  
xxxxxxxxx xxxxxxxx  
Telf. xxxxxxxxxxxx

xxxx xx- Zwanenburg - WEST --  
28.2.05

SDI nr.	A1a
Datum	10 MRT 2005
Ter behandeling aan:	Opbergen
m.e.s.	

Aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ,  
Postbus nr. 20018  
2500 EA Den Haag

Geacht college ,

In het kader van het " Plan van aanpak voor de evaluatiepolit -  
beleid" ( Sub, 3.5.2. Procesgang ) berichten wij u het volgende:

Wij doen u onderstaand onze voorstellen /verzoeken tot verbetering inzake beleid  
baangebruik e.d. toekomen , dit i.v.m, de geluidshinder , gevarenrisico etc, door  
stijgend vliegverkeer Polder baan ( 36 L ) \* welke overlast onze woonsector Zwanenburg-  
West ( in feite te dicht bij de startbaan gelegen ) vanaf juli 2003 in steeds  
sterkere mate ondervindt, t.w, :

Sub, 1: Wij pleiten sterk voor een structurele aanpassing van het baangebruik 36L, 36C  
en mogelijk 09 en 24 , betr. stijgend verkeer overdag en wel zodanig dat ,  
anders dan nu het geval is , een meer evenwichtig baangebruik bereikt wordt,  
b.v. Een wijziging, in die zin , dat vliegverkeer 36L altijd ten westen /Noord-  
westen van de lijn Hoofddorp / Den Helder ( pl.m. 4.45 ° O. L\* ) blijft en de  
starters vanaf 360 daarentegen altijd ten oosten/noord-oosten van genoemde  
lijn gedirigeerd gaan worden • Door deze stringente wijziging komt voornoemde  
aanpassing zeker binnen bereik . Voordelen van e.e.a, is o,m, dat het voorkomen  
van "crashes" beter gewaarborgd is ( Alleen de leiding van LVNVL beslist  
over afwijkingen op de Regel - 31 L links en 36 C rechts van de 4.45<sup>0</sup> O.L.  
Ook kunnen 36L en 36C dan naar believen de hele dag gebruikt worden •

Sub.2: Wij verzoeken dringend, een zodanige aanpassing , dat ook onze woon sector ,  
Zwanenburg-West ,rustpauzes gaat krijgen ( b.v. 1 uur in de morgen en 1  
uur in de namiddag) De bewoners Zwanenburg-centrum en - Oost ,alsmede  
Halfweg ( hinder van 36c) genieten deze "stille uren" al enige jaren.  
Door een evenrediger baangebruik , spreiding van de hinder ( Zie Sub.1 )  
zal deze verbetering voor de Polderbaan-gedupeerden o.i. zeker binnen bereik  
komen . In de Zomermaanden vooral ( men verblijft veel buiten /om het huis)  
zijn enkele rustpauzes tijdens de , achter elkaar maar door , stijgende  
vliegtuigen een dringende wens !!

Gelet op de "verbeteringen" voor Spaarndam ( waardoor wij , Zwanenburg-West ,  
meer hinder hebben gekregen n.l. uitvliegroute is dichterbij gekomen) en de te-  
gemoetkoming uwerzijds voor Halfweg en Zwanenburg-Centrum/Oost , komt het  
ons zeer redelijk voor , dat de wensen van onze woonsector ook gehoor bij u  
zullen vinden .

zie vervolg blad 2,

Alle aandacht ( van H.M. de Koningin , Mevr, de Staatssecretaris , dhrn. Cerfontaine en Kroese ) waren vorig jaar volledig gericht op Spaarndam , Zwanenburg-Centrum en Oost en Spaarndam • De Belangstelling voor onze woonsector , Zwanenburg-West (toch zeer dichtbij de startbaan gelegen ), en voor de Regio IJmond en omstreken was echt zeer mager tot nihil , ook van de zijde van CROS was dit min of meer het geval!! ;

Sub.3: Voor de nachtvluchten vanaf 36L stellen wij voor, structureel vast te leggen dat alleen in bijzondere omstandigheden deze kunnen plaats vinden , dit gelet op de korte afstand, tussen onze woonsector en de startbaan • Hoewel door vele betrokkenen al verzocht, willen wij toch ook pleiten voor een nachtregime van 23-7 uur .

Sub.4. Een nuttige verbetering o.i. is: De Preferentie Landen 18 R structureel vast te leggen Voor ons , maar ook voor Halfweg en Zw'burg-Oost-Centrum , geeft e.e.a. zeker voordelen.

Tot slot van ons schrijven willen wij , en vele bewoners met ons, bij voorbaat u dankzeggen voor aandacht en bestudering van bovenstaande items en wij vertrouwen dat , waar mogelijk , u onze aanbevelingen zult willen ondersteunen .

Hoogachtend,

Fam.xxxxxxxx

P

- Wij zijn zo vrij , u nog te attenderen op de door Cluster Noord ( IJmond en Castricum ) uitgebrachte " Strategische Nota Schiphol 2004 " , waarin o.i. zeer duidelijk en goed onderbouwd o.m. ook onze problemen met de Polderbaan aan de orde komen .

- Refererend aan bovenstaande Sub. 1 en 2 , geven wij u , tot meerdere duidelijkheid, de totalen van "stijgers" via. 36L en via 36C( overdag) ,periode

2e halfjaar 2004 t.w. via Polderbaan : 21.715(opgave van CROS en via Zw'burgbaan : 5.853

Graag hierin verandering , zodat een evenwichtiger beleid bereikt wordt.



## Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer

Benadelingsbericht verzender			
<b>DG LUCHTVAART</b>			
SDI nr <i>11.2</i>			
Datum <i>30 MRT 2005</i>			
Ter behandeling aan:			Opbergen
<i>MELS</i>			

ons kenmerk: 2005.031/ts

Aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat,

T.a.v. xxxxxx

Plesmanweg 1

2597 JG Den Haag

Amsterdam, 27 maart 2005.

Betreft:

**Verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie van de Nieuwe Luchtvaartwet cq het Schipholbeleid.**

Geachte heer xxxxxx,

Bijgaand zenden wij u de verbetervoorstellen van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB). Wij hopen dat de zeven verbetervoorstellen door u zullen worden behandeld en dat besloten wordt tot implementatie hiervan.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

xxxxxxx,

voorzitter WVB

Bijlage: verbetervoorstellen.



## Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer

25 maart 2005

Naar aanleiding van de evaluatie van de Nieuwe Luchtvaartwet:

*Verbetervoorstellen van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB)*

### **A. Stop de misleiding door de overheid.**

Met het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO) van 1990 is de grote misleiding van de bevolking door de overheid begonnen. Het voorliggende verzoek om verbetervoorstellen is de voortzetting ervan. De indertijd modieuze gedachte van een "win/win-situatie" werd verwoord in de "dubbeldoelstelling": Groei van de luchtvaart mogelijk maken zonder dat de kwaliteit van de leefomgeving zou verslechteren ten opzichte van de situatie in 1990. Op basis van volstrekt met de werkelijkheid strijdende groeiprognoses kwam de PKB in 1995 tot stand waaruit zou blijken dat enerzijds met de uitbreiding met de Polderbaan tot 2015 de groei kon worden geaccommodeerd en de mainportfunctie kon worden gerealiseerd. Anderzijds zou dit volgens het ministerie en de sector kunnen binnen de grenzen zoals in de PKB vastgelegd voor de parameters geluid, gevaar voor de omgeving, luchtverontreiniging en fijn stof en stank. De enige parameter die geconcretiseerd is is die voor de geluidscontouren op basis van de Kosteneenheid (KE). Keer op keer is de omgeving geconfronteerd met overschrijdingen. En dus voldoet deze norm niet meer en wordt er gezocht naar een nieuwe norm. Ook de norm voor de parameter gevaar voor de omgeving moet geactualiseerd. De nieuwe luchtvaartwet is er gekomen en er zijn in de nieuwe wet voorzieningen opgenomen voor deze parameters die nog nader moeten worden ingevuld en geëvalueerd. Uitgangspunt hierbij is dat de nieuwe normen een gelijkwaardige bescherming dienen te bieden aan de omgeving van de luchthaven. Hiertoe werd in de Eerste kamer als voorwaarde voor aanvaarding van de wet de "motie Baarda" aangenomen. Door de minister werd de motie aanvaard en beloofd toe te zien op loyale uitvoering ervan.

In 2003 is de voor de gehele periode voorziene groei al gerealiseerd, nog voor de openstelling van de Polderbaan. De grenswaarden van de parameters ter bescherming van de leefomgeving zijn echter nog niet vastgesteld.

## B. Zorg voor loyale en integrale uitvoering van de motie Baarda naar letter en geest.

Sinds de aanvaarding van de nieuwe wet door het parlement wordt duidelijk dat nieuwe targets zijn gesteld. De sector heeft haar deel van de dubbeldoelstelling gerealiseerd en heeft voor de bescherming van de omgeving minder interesse; het is ook niet de eerste zorg voor de luchthaven. Het ministerie daarentegen zou zich nu hard dienen te maken voor de bescherming van de omgeving die gelijkwaardig moet zijn aan die van 1990. De enige harde wettelijke bescherming voor de omgeving ligt in de motie Baarda voor de parameter lawaai. Keer op keer moeten we constateren dat het ministerie bij monde van de staatssecretaris een afwijkende interpretatie van de motie geeft, dan wel de status van de motie in twijfel trekt onder verwijzing naar de overgangsartikelen. De gelijkwaardige bescherming voor de parameter gevaar voor de omgeving is een onmogelijkheid en wordt door het ministerie van VROM inmiddels toegegeven. De bescherming voor luchtverontreiniging is ook ver te zoeken nu onderzocht wordt of niet ook de luchtvaart kan participeren in de CO<sub>2</sub>-emissiehandel. Van de bescherming tegen stank en fijn stof horen we al helemaal niets.

## C. Bevorder de naleving van de regelgeving door de sector door een sterkere onafhankelijke handhaving.

Wat heeft het voor zin afspraken en regelgeving te maken indien niet of nauwelijks wordt toegezien op de naleving ervan en schendingen telkens weer worden gesanctioneerd met een beroep op de (interne) veiligheid terwijl de capaciteit de achterliggende oorzaak is. Moeten we nog even in herinnering roepen de presentatie in december 2002 door het ministerie van de nieuwe luchtvaartwet. Uitgangspunt was toch dat Schiphol behandeld zou worden als een "normaal" bedrijf en zich zou gedragen als "goede buur" met oog voor de omgeving? Tijdens dezelfde presentatie heeft de Luchtverkeersleiding toch al aangegeven dat dit niet zou werken. De Handhavingsdienst was nog niet helemaal goed georganiseerd maar meende er wel klaar voor te zijn. Nog altijd wordt de luchthaven geen strobreed in de weg gelegd en is de omgeving de dupe van het meest milieubelastende bedrijf uit de hele regio; geen enkel normaal bedrijf kan zo straffeloos de omgeving belasten als Schiphol en de luchtvaartsector.

## D. Uitbreiding van het onafhankelijke geluidmeetnet met meer meetpunten.

Zoals al gezegd is de parameter geluid de enige parameter die een wettelijke basis heeft op grond waarvan beperkende maatregelen kunnen worden genomen. De Cie Berkhout die invulling moest geven aan de normen en daartoe een aantal voorstellen heeft geformuleerd, die de gelijkwaardigheid aan de PKB-normen konden garanderen, is door het ministerie om zeep geholpen.

Toen de vereniging milieudefensie bij de openstelling van de Polderbaan aankondigde een eigen meetnet te zullen opzetten nu het ministerie in onvoldoende mate zou gaan meten, is dit initiatief binnen de kortste keren opgeblazen. De stichting Geluids.net heeft tegen de stroom in een pilot-project opgezet dat uitbreiding verdient. De WVB heeft uit eigen middelen ook een meetpunt kunnen realiseren maar uitbreiding is noodzakelijk. Uitbreiding met meetpunten in andere belaste woonwijken verschaft duidelijkheid en inzicht in de ware aard van de overlast. Met name de stadsdelen Osdorp en Buitenveldert verdienen aandacht. We verzoeken de overheid hiervoor middelen ter beschikking te stellen zodat de pilot kan worden gecontinueerd.

#### E. Bevorder onderzoek naar alternatieven.

De vraag om verbetervoorstellen van het ministerie is een doekje voor het bloeden om het rumoer van de omgeving tot zwijgen te brengen. Het ministerie dient zelf het huiswerk te maken en is allang op de hoogte van de onmogelijkheden met betrekking tot de gelijkwaardigheid aan de PKB-normen. Het enige alternatief is verplaatsing van de luchtzijdige ontsluiting van de luchthaven.

#### F. Bepleit bij naderingen/landingen over bewoond gebied nog alleen gestabiliseerd aan te vliegen.

Bevorder een verbod op verkort indraaien boven woonbebouwing.

Vliegen boven woonbebouwing dient vermeden te worden maar is gezien de ligging van de luchthaven in de Randstad onvermijdelijk.

Na de take-off dient een vertrekkend vliegtuig zo snel mogelijk de woonbebouwing te vermijden.

Bij naderingen is het niet goed mogelijk de woonbebouwing te vermijden maar dit kan wel met meer zorg voor de omgeving.

Manoeuvreren levert extra lawaai en is gevaarlijker dan gestabiliseerd vliegen en dient om die reden niet te gebeuren boven bewoond gebied. De Bijlmerramp is de Bijlmerramp geworden en niet de Pampuscrash omdat boven de woonbebouwing van de Bijlmermeer is geprobeerd de aanvliegeroute naar de Buitenveldertbaan in te vliegen in plaats van zoals tot eind 1991 gebruikelijk boven het IJsselmeer.

Het "verkorte indraaien" is al helemaal uit den boze maar wordt met name beoefend door de home-carriers KLM, Martin air en Transavia en verdient wat ons betreft dezelfde kwalificatie als voorkruipen in de rij voor de kassa bij de supermarkt als er een nieuwe kassa wordt geopend.

#### G. Nachtvluchten dienen te worden vermeden en de nacht dient ook voor de luchtvaart te duren van 23.00 tot 07.00.

TNO heeft in het kader van de Gezondheidkundige Evaluatie van Schiphol (GES) onderzoek gedaan naar de effecten van slaapverstoring door nachtelijk vliegverkeer. De

resultaten van het onderzoek waren in maart 2002 bekend en significant. Slaapverstoring leidt tot ernstige gezondheidseffecten waartegen men zich niet kan beschermen. De universiteit van Gent heeft vervolgonderzoek gepleegd en berekent zelfs dodelijke slachtoffers tot de effecten. De presentatie van het rapport heeft pas plaatsgevonden in november 2002, na aanvaarding van de nieuwe luchtvaartwet door het parlement.



V044 Egmond aan Zee



XXXXXXXXX x

xxxx xx Egmond aan Zee

15 mei 2005

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	
Doss. nr.	
Datum:	<b>19 MEI 2005</b>
tr. behandeling aan:	Onderwerpen
LHPmk	over

Aan: Ministerie van Verkeer en Waterstaat ,  
t.a.v. Projectbureau Evaluatie  
Schipholbeleid  
te Den Haag.

Hiermee reageer ik op de oproep tot inbreng bij de evaluatie van de Wet luchtvaart.

Daaraan voldoe ik als belangstellende bewoner, die ook regelmatig geplaagd wordt door (vermijdbare?) geluidhinder van vliegtuigen. Met mijn achtergrond als (thans gepensioneerd) verkeersvlieger/gezagvoerder Boeing-747 heb ik ter zake nogal wat opvattingen en ideeën, die echter te divers zijn om hierbij aan de orde te stellen. Een uitzondering maak ik toch voor één idee, aangezien ik volstrekt niet kan begrijpen waarom verkeersleiders dikwijls binnenkomend verkeer op zeer lage hoogte midden over een bebouwde kom sturen, met alle geluidhinder vandien.

Mijn voorstel is: breng in het computersysteem, dat toegevoegde symbolen genereert/transponeert op het radarbeeld van de verkeersleider, een voorziening aan die iedere woonkern presenteert als een vast obstakel (een soort virtuele "berg") met een bepaalde hoogte (bijvoorbeeld minimaal 4000 ft) , zodat de verkeersleider gedwongen wordt om al het vliegverkeer er omheen te sturen hetzij er overheen doch dan op grotere hoogte (in casu: minimaal 5000 ft gezien een wettelijk voorgeschreven verticale separatie van minimaal 1000 ft tussen vliegtuig en obstakel) . De geluidhinderproblematiek van binnenkomend verkeer zal daarmee substantieel verminderen.

Hopende aldus een bijdrage te hebben kunnen leveren zie ik met belangstelling uw reactie en alle nadere informatie tegemoet,

met vriendelijke groet,  
xxxxxxxxxxxxxxxxxx

N.B. Ik zou het zeer op prijs stellen om (als direkt betrokkene en/of onafhankelijk "insider") te participeren in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) .

## Startprocedure

Het is zeer wenselijk de startprocedure voor alle vliegtuigen die SCHIPHOL verlaten als volgt aan te passen. Minder steil uitklimmen waar mogelijk waardoor voor de omwonenden minder lawaai wordt veroorzaakt en door het lagere vermogen op de motoren minder uitstoot van kwalijke gassen plaatsvindt.

Om economische redenen werd deze procedure destijds door de KLM toegepast. Er werd onderscheid gemaakt tussen de z.g A procedure bij steil uitklimmen en B vlak uitklimmen.

Voorts adviseer ik R/W 18 C niet te gebruiken voor zware vrachtvliegtuigen na middernacht. Het is het probleem van de gesloten R/W 18L verplaatsen naar Aalsmeer Centrum. Door de ligging van de 3 Noord-Zuid banen worden wel Badhoevedorp en nu ook Hoofddorp ontzien maar krijgt Aalsmeer de volle laag.

Wijkraad de Dorper Aalsmeer

Uithoorn 30 mei 2005

Aan: xxxxxxxxxxxxxxxx

Van: xxxxxxxxxxxxxxxx

Betr: Evaluatie Luchtvaartwet

Geachte xxxxxxxxx

In het kader van de aanstaande evaluatie van de Wet Luchtvaart, maak ik langs deze weg van de gelegenheid gebruik om mijn visie, inclusief een voorstel tot verbetering, te geven over de werkelijk bovenmatige toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling door het Schiphol-luchtverkeer boven de Gemeente Uithoorn in de afgelopen periode; een probleem dat bij de betrokken luchtvaartinstanties inmiddels bekend staat als “Knelpunt Uithoorn”.

Ik ben zelf zo'n 25 jaar werkzaam geweest op de Luchthaven Schiphol in een operationele functie en ben aldus tamelijk goed op de hoogte van de luchtverkeersafhandeling rond Schiphol en het daarmee samenhangende baangebruik. Daarnaast realiseer ik me terdege dat Schiphol een belangrijke schakel vormt in de Nederlandse economie en van groot belang is voor de werkgelegenheid in de directe omgeving waardoor we dus enige overlast voor lief zullen moeten nemen. Niettemin stel ik vast dat de huidige overlast voor de Gemeente Uithoorn onaanvaardbare vormen heeft aangenomen, dat dit gebeurd is in weerwil van politieke beloftes maar bovenal dat dit probleem, voor een belangrijk deel, vermeden zou kunnen worden.

De problematiek rond Uithoorn spitst zich toe op het ( naar het zuiden) startend verkeer van de Aalsmeerbaan (18L 36R); de baan die vanwege de meest voorkomende ZZW-lijke windrichting erg vaak in gebruik is als startbaan. Voorheen ondervond Uithoorn slechts een beperkte overlast van zowel het (naar het noorden) landend als het (naar het zuiden) startend verkeer op genoemde baan. Dit had te maken met het gegeven dat het vliegverkeer, bij gebruik van de Aalsmeerbaan, keurig in het verlengde van deze baan opereerde. V.w.b. het landend verkeer geldt dit nog steeds maar een groot deel van het startend verkeer maakt direct na het loskomen oftewel een voor mij onverklaarbare koerswijziging naar het zuidoosten oftewel een, overigens wat begrijpelijker, scherpe bocht naar het oosten. Deze laatste twee uitvliegprocedures zijn tezamen verantwoordelijk voor het Uithoorn-probleem en verdienen daarom afzonderlijk nader bekeken te worden:

- De uitvliegprocedure waarbij direct na het loskomen een zuidoostelijke koers wordt ingezet, heeft tot gevolg dat er pal over het oostelijk deel van De Kwakel (gemeente Uithoorn) en de wijk Meerwijk West (Uithoorn) wordt gevlogen. De logica hiervan ontgaat mij volledig aangezien met een uitvliegkoers (min of meer) in het verlengde van de baan, tussen De Kwakel en Kudelstaart door, een gebied wordt overvlogen met aanmerkelijk minder stedelijke bebouwing. Weliswaar blijft oostelijk Aalsmeer helaas ook dan weer in de overlastzone maar dat geldt voor alle opties: ofwel wordt er pal overheen gevlogen ofwel wordt de bocht naar het zuidoosten boven dit deel van Aalsmeer ingezet.

- De uitvliegprocedure waarbij direct na het loskomen een pal oostelijke koers wordt ingezet, lijkt begrijpelijker omdat daarmee een traject wordt bevlogen boven het agrarisch gebied tussen Uithoorn-Noord en Amstelveen-Zuid. In de praktijk blijkt echter dat men deze bocht, om wat voor reden dan ook, te laat inzet of dat, in geval van zwaar beladen wide-body vliegtuigen, de scherpe bocht simpelweg niet gehaald kan worden. Dit heeft dan weer tot gevolg dat er, vaak laag, boven het noordwestelijk deel van Uithoorn gevlogen wordt ( Legmeer en de toekomstige wijk Legmeer-West), hetgeen aldaar voor een behoorlijke overlast zorgt.

Samenvattend kunnen we stellen dat het “probleem Uithoorn” voor een belangrijk deel ondervangen kan worden, zonder dat er een toename in overlast voor andere gemeentes ontstaat, door:

- het startend verkeer van de Aalsmeerbaan 18L zoveel mogelijk in het verlengde van deze baan te laten uitvliegen.
- er zorg voor te dragen dat het verkeer dat, vanwege haar bestemming na take-off van 18L direct een pal oostelijke koers inzet, uitsluitend nog bestaat uit minder zwaar beladen vliegtuigen van de midden en kleinere klassen. De zwaar beladen wide-body machines zullen dan moeten kiezen voor de zuidelijke variant of gebruik moeten maken van de andere combinatie-startbaan. Daarnaast zal de LVNL er strenger op toe moeten zien dat de snelle oostelijke bocht ook daadwerkelijk direct na take-off wordt ingezet.

In de hoop met bovenstaande verbeterpunten een constructieve bijdrage geleverd te hebben aan de oplossing van “Knelpunt Uithoorn” zonder daarbij andere bewoners in de regio met ons probleem op te willen zadelen en in afwachting van een reactie uwerzijds, verblijf ik

Hoogachtend

XXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXX

xxxx xx Uithoorn

xxxx@xxxxx.xxxxx.nl

V00047 Aalsmeer

LS,

Als bijlage mijn verbetervoorstellen (Word document).  
met vriendelijke groet,

xxxxxxxxx

xxxxxx

xxxx xx Aalsmeer

tel: xxxxxxxxxxxx

### Verbetervoorstellen Schiphol

1. Bij het gebruik van de Aalsmeerbaan als startbaan, dezelfde route aanhouden als bij het landen ipv snel oostwaarts afbuigen. Van vroeg oostwaarts afbuigen, wat nu veel gebeurt, hebben Aalsmeerse bewoners extra overlast aan de oostkant van de Machineweg, terwijl deze huizen niet geïsoleerd zijn omdat ze niet "onder" de Aalsmeerbaan liggen. Ook de nieuwe woningen in aanbouw te Nieuw-Oosteinde gaan hier veel hinder van ondervinden.
2. De Aalsmeerbaan alleen in de spits tijden als tweede start of landingsbaan gebruiken en deze spits tijden niet "oprekken". Niet extra gaan starten over de Aalsmeerbaan om overlast van starten over bv de Zwanenburgbaan te beperken, dat is verschuiven van de hinder.
3. Geluidsmeeptunten in Aalsmeer Centrum en Oosteinde voor actuele informatie.
4. Vermijd zware lawaaige vliegtuigen boven Aalsmeer.
5. Verleng de nachtperiode naar 7.00 uur 's ochtends

## V048 Leiden

### *Evaluatie Schipholbeleid*

xxxxx

Woonwijk :       xxxxxx       Leiden

Adres       :       xxxxxx       xxxxxxxxxx

#### **Aan**

De staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid

#### **Van**

Bewoners xxxxxx in Leiden

#### **Onderwerp**

Drie hoofdvragen:

Bieden de Luchthavenbesluiten daadwerkelijk de beoogde bescherming voor omwonenden

Is het beleid effectief. Dat wil zeggen: wordt de overlast beheerst en heeft de luchtvaart binnen de gestelde grenzen mogelijkheden om te groeien

Zijn er verbeteringen mogelijk.

#### **Algemene Inleiding**

In 1995 is besloten dat Schiphol mag uitbreiden met een nieuwe starten landingsbaan, de Vijfde baan, inmiddels gedoopt tot Polderbaan.

[\(Eerste volslagen verkeerd ingeschatte fout\)](#)

[Ook hier is weer een duidelijk voorbeeld van het niet luisteren naar de mensen die in deze gebieden wonen en werken.](#)

De groei van de luchtvaart mocht plaatsvinden binnen milieugrenzen:

per saldo standstill ten opzichte van de situatie van 1990.

Voor het vliegtuiggeluid werd zelfs een forse verbetering van de situatie beoogd.

[\(Welk normaal denkend mens verzint zoiets? \(Niemand\)\)](#)

Groei van de luchtvaart en toch standstill of verbetering van de milieusituatie was mogelijk, doordat in het verlengde van de nieuwe baan weinig woongebieden liggen en doordat de vliegtuigen stiller worden.

[\( Alleen het aantal vluchten is bijna verdubbeld\)](#)

Standstill of verbetering per saldo betekent dus over het geheel.

Het werd niet overal beter. ([Maar slechter](#)) Op sommige ([heel veel](#)) plaatsen kwam meer geluid, op andere minder.

Het besluit voor de nieuwe baan en de milieugrenzen is in 1995 vastgelegd in een Planologische Kernbeslissing (PKB). Al snel daarna (1998) besloot het kabinet dat deze PKB vervangen moest worden door nieuw beleid voor Schiphol.

[Dit nieuwe beleid moest een bescherming bieden aan de omgeving](#) die gelijkwaardig is aan de milieunormen van de PKB.

In de Schipholwet ( lees nieuw beleid) zijn criteria vastgesteld in zogeheten overgangsartikelen, waarin is verwoord wat onder gelijkwaardige bescherming wordt verstaan. De grenzen en regels in de Luchthavenbesluiten zijn aan die criteria in de (door o.a. Schiphol) verzonden wet getoetst (MER Schiphol 2003), om te zien of de beoogde bescherming wordt geboden.

[Dat bleek niet het geval. \(Ook hier wordt totaal niet naar andere inbreng geluisterd\)](#)

## Algemene Inleiding

Toch was er zorg of de bescherming in de praktijk wel goed zou zijn, met andere woorden of de gelijkwaardigheid met de PKB, zoals vastgelegd in de wet, wel wordt waargemaakt.

De Eerste Kamer heeft deze zorg verwoord in een motie, de "motie Baarda c.s." (zie bijlage 3) ([Maar zij vergeten dat ze wel wettelijk aansprakelijk blijven](#))

Deze motie betekent dat in de praktijk wordt getoetst of de beoogde bescherming, zoals vastgelegd in de Schipholwet, ([kaderwet](#)) wordt geboden.

De uitvoering van de motie Baarda c.s. dient drie jaar na inwerkingtreding van de Schipholwet, dus vóór 20 februari 2006 te zijn afgerond. De toets zal conform de motie gericht zijn op de praktijk in de jaren 2004 en 2005.

Omdat het jaar 2003 een overgangsjaar was, van het vier- naar het vijfbanenstelsel, wordt dit jaar niet betrokken bij deze toets. In dit plan van aanpak is beschreven hoe deze toets zal worden uitgevoerd.

Er is, onder meer in de Eerste en de Tweede Kamer, veel discussie geweest of de toets op de criteria in de Schipholwet wel de juiste uitvoering is van de motie.

[\(Juist ingeschat\) maar nu?](#)

## Bieden de Luchthavenbesluiten daadwerkelijk de beoogde bescherming voor omwonenden

[Nee,](#)

Door de enorme toename van het vliegverkeer is ook de veiligheid afgenomen.

**Meer verkeer – Meer risico – Meer luchtvervuiling – Meer geluidsoverlast**

Door het aan/en uitvlieg gebied te vergroten zodat ogenschijnlijk voor de individuele burger het net lijkt of hij minder last heeft wordt ook het gebied vergroot waar het mis kan gaan en ook het gebied met geluidsoverlast en luchtvervuiling.

**Is het beleid effectief.**

**Dat wil zeggen: wordt de overlast beheerst en heeft de luchtvaart binnen de gestelde grenzen mogelijkheden om te groeien.**

[Nee,](#)

Het doorgroeien van Schiphol zou wel eens de grootste politieke fout kunnen worden die ze maken in Nederland.

Het is toch niet te geloven welk deel van ons land werd en wordt opgeoffert aan Vliegveld "Schiphol" in zo een klein landje.

Begrijp wel dat het hier gaat over mensen, gezinnen met kinderen etc.etc. die soms dag en nacht te veel last ondervinden van onze welvaart.

**Meer verkeer – Meer risico – Meer luchtvervuiling – Meer geluidsoverlast**

## Wordt de overlast beheerst

Nee,

Door mij worden er geluidsmetingen verricht aan de gevel van een woning in de Ledenwijk in Leiden. ( let op volgens de modernste normen voor het meten van vliegtuiglawaai met de modernste apparatuur en reken methodes)

In de Schipholwet is gekozen voor een overgang naar de Europese maten  $L_{den}$  en  $L_{night}$ .

In de Schipholwet is gekozen voor een overgang naar de Europese maten  $L_{den}$  en  $L_{night}$ . Deze metingen zijn gestart op 1 juli 2004 en lopen tot 1 juli 2005.

Met behulp van voor de mens niet schadelijke Laser Apparatuur wordt ook de vlieghoogte regelmatig gecontroleerd.

Voorlopige berekeningen geven aan dat hier de gestelde Normen al ruim zijn overtreden.

*Na overleg met diversen bewoners worden gerechtelijke stappen overwogen.*

Het is leuk dat lasten worden verdeeld over grotere gebieden door een gewijzigde beleidsvoering. (maar deze zijn enorm toegenomen)

Hier noem ik even Leiden, Leiderdorp ,Oegstgeest ,Warmond ,Lisse, Sassenheim , Noordwijk, Katwijk ,Kaagdorp,etc.,etc.

Een feit is dat als je een landings of startbaan in gebruik neemt vliegtuigen die verdeelt aanvliegen een bocht laat draaien om aan te vliegen of te starten.

Waardoor steeds hetzelfde deel van de bevolking met de overlast zit.

Indien het vliegverkeer tegen problemen aan de polderkant aanloopt wordt dit of het de normaalste zaak van de wereld is even naar de kaag,aalsmeer, of andere

## Zijn er verbeteringen mogelijk.

Het beleid stelt regels en grenzen aan de effecten van het vliegverkeer voor geluid, externe veiligheidsrisico en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Deze regels en grenzen zijn aan alle kanten overtreden.

**~~Vliegverkeer zo beheersen, dat in de omgeving zo min mogelijk overlast en risico's optreden is alleen mogelijk door afname of vermindering van dit verkeer.~~** Afschermen gaat niet.

Dat wil overigens niet zeggen dat er géén geluidsoverlast, uitstoot en risico 's zijn. Die zaken zijn een onvermijdelijk gevolg van de keuze voor een mainport.

( [Daar komt die weer](#) ) waarvoor alles kan wijken in Nederland

De mainport, een florerende nationale luchthaven met een goed vestigingsklimaat, heeft grote waarde voor de Nederlandse economie.

Dat uit zich onder andere in een wereldwijd netwerk van bestemmingen en een groeiend aantal arbeidsplaatsen.

(over de rug van duizende burgers van dit zelfde land)

Binnen de gestelde milieuruimte (die ze blijven aanpassen) heeft de luchtvaart de ruimte om zich verder te ontwikkelen. Groei binnen de grenzen is mogelijk als het vliegverkeer stiller, schoner en veiliger wordt. (onmogelijke zaak)

**Er zijn dus geen eisen gesteld aan de hoeveelheid vliegverkeer,** maar aan de effecten van het vliegverkeer in de omgeving.

Dit is belachelijk

**Meer verkeer – Meer risico – Meer luchtvervuiling – Meer geluidsoverlast**



## **Opmerking.**

CROS heeft zelf aangegeven mogelijke verbeteringen van de ligging van de vliegroutes te willen onderzoeken. Daarnaast zou de CROS voorstellen kunnen doen voor flexibilisering van het beleid, waardoor het Rijk meer stuurt op hoofdlijnen en de regio en de sector meer ruimte krijgen om tezamen verbeteringen door te voeren. Tot slot zou de CROS ook een rol kunnen krijgen in de toetsing van voorstellen van anderen. (weer een voorbeeld van afschuiven van de problemen)

**Flexibilisering van het beleid is een verbetering indien door " De staatssecretarissen " ook daadwerkelijk wordt gekeken en geluisterd naar niet door Schiphol gesponserde partijen .**

**Maar naar de diversen onafhankelijke Milieu diensten bij de diversen gemeenten alsmede naar de burgerlijke initiatieven in deze regio.**

Indien de Start en Landing van vliegtuigen direct over de Noordzee en het IJsselmeer plaats vinden wordt het kleinste gebied van Nederland misbruikt , dus ondervinden ook het minst aantal mensen hinder.

[Naar mijn inzicht is aan onderstaande zaken niet voldaan](#)

### **MOTIE VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT**

Voorgesteld 25 juni 2002

De Kamer,

gehoord de beraadslagingen,

Voorgesteld 25 juni 2002

De Kamer,

gehoord de beraadslagingen,

overwegende, dat tijdens de schriftelijke voorbereiding van de openbare behandeling binnen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat grote twijfel en zorg zijn ontstaan over de wijze waarop de regering uitwerking heeft gegeven aan één van de uitgangspunten voor het nieuwe stelsel van inrichting en gebruik van de met de vijfde baan uitgebreide luchthaven Schiphol, te weten de gelijkwaardigheid met het stelsel van de PKB Schiphol en omgeving;

overwegende, dat de twijfel en zorg in het bijzonder betrekking hebben op de wijze waarop die [gelijkwaardigheid in het wetsvoorstel is gegarandeerd](#); van oordeel, dat in de wet en in de op de wet gebaseerde uitvoeringsbesluiten – het Luchthavenindelingbesluit en het Luchthavenverkeerbesluit – dient te worden vastgelegd dat, indien bij de evaluatie van de wet in het jaar 2005 op grond van metingen en berekeningen blijkt dat aan [de eisen van gelijkwaardigheid niet is voldaan, het stelsel van inrichting en gebruik wordt aangepast](#) zodanig dat deze gelijkwaardigheid met genoemde PKB ten minste wordt gerealiseerd;

verzoekt de regering onmiddellijk na de aanvaarding van het onderhavige wetsvoorstel een daartoe strekkende wijziging van de wet in voorbereiding te nemen en op de kortst mogelijke termijn in te dienen;

verzoekt de regering tevens, vooruitlopend op de totstandkoming van deze wetswijziging, in beide besluiten de bepaling op te nemen dat uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van het desbetreffende uitvoeringsbesluit een nieuw milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld dat zich met name richt op de aspecten geluid en externe veiligheid; voor dit laatste aspect wordt een norm ontwikkeld;

## V000050 Spaarndam

1) De Randstad is vol

2) De zee is nog leeg

3) Desalniettemin zijn we bezig de capaciteit van Schiphol uit te breiden. Dit kan natuurlijk niet, er is ergens een grens die volgens velen al lange tijd bereikt is.

Derhalve zullen alternatieven gevonden moeten worden, de zee als optie is de meest voor de hand liggende.

Ten eerste is het van belang dat er zo min mogelijk overlast gepaard aan een grote veiligheid wordt gekoppeld (zie ook luchtverkeerswet / extern groepsrisico). Op dit moment worden er talloze kilometers over bewoond gebied gevlogen terwijl het geen enkel probleem is om de dezelfde kisten boven water (5 km uit de kust) te laten vliegen.

Het externe groepsrisico neemt in hoge mate af (aantal slachtoffers op de grond is in zee vele malen lager dan in Rotterdam, Den Haag, Leiden of Haarlem).

Een nog mooiere stap is het overtollige verkeer (40% is transit op Schiphol) buitengaats af te handelen.

Maak een platform op een zandbank (impregnatie techniek, zeer kosteneffectief t.o.v bijvoorbeeld Hong Kong) en laat dit platform draaien (bijvoorbeeld rond een centrale as). Zo is het platform onafhankelijk van de wind en moet het met gemak in staat zijn om de 40% weg te nemen. Moet Schiphol dan toch verder groeien, doe dat dan ook in zee. Het milieu wordt er niet slechter van (verwaaiing rookgassen is zelfs hoger) en het kan een prestige object zijn (itt Betuwelijn, Zuid As of andere debacles).

Welvaart zonder Welzijn is nutteloos, Schiphol moet naar zee.

Zie Hong Kong, zie huidige kosten infrastructuur en de kosten infrastructuur bij 100.00 vliegbewegingen per jaar meer, zie maatschappelijke kosten (ziekten, leerachterstanden, isolatie problematiek, slapeloze maanden van bewoners).

Zie ook werkgelegenheid, toename waarde regio Schiphol, internationale uitstraling, verhoging veiligheid.

- 1) veel veiliger
- 2) veel milieuvriendelijker
- 3) veel minder hinder
- 4) onbeperkte uitbreidingsmogelijkheden

De plannen liggen in een la op het ministerie.

## V00052 Santpoort-Noord

Het beste wapen tegen vliegtuig geluidshinder is het verminderen van de vliegbewegingen. De motto van de vervuiler betaalt dient ook voor het vliegverkeer te gelden. Vliegtickets dienen extra te worden belast op basis van de vervuiling die de vlucht veroorzaakt - vervuiling op alle niveaus wel te verstaan; geluidshinder, luchtvervuiling door uitlaatgassen enz. De vervuiling is dan afhankelijk van lengte en duur van de vlucht, type vliegtuig. Het aantal meevliegende passagiers speelt hierbij ook een rol (verdeling van de milieulast per persoon). Kortom elke vliegtuigpassagier dient te betalen naar rato van de overlast die hij medeveroorzaakt.

Het moet niet mogelijk zijn om bijvoorbeeld goedkoper naar Parijs te vliegen met een zwaar vervuilend en lawaaierig vliegtuig dan om met de relatief veel schonere en energievriendelijker trein te reizen. Als men eindelijk de werkelijke kosten voor een vliegticket moet betalen zal men eerder geneigd zijn om een ander (milieuvriendelijker) vervoermiddel te kiezen.

Het in rekening brengen van de werkelijke kosten voor luchtverkeer aan de passagiers zal het aantal verkochte tickets verminderen en daardoor het aantal hinderende vliegbewegingen verminderen. Minder vluchten zullen beter kunnen worden verspreid en mbt vliegroutes worden gestuurd om de overlast voor omwonenden tot een absolute minimum te beperken.

Invoering van een milieuheffing op vliegtickets kan op zeer korte termijn al tot positieve vermindering van het aantal verkochte zitplaatsen leiden. Invoeringstermijn is afhankelijk van de snelheid waarmee wetgeving hieromtrent door het parlement kan worden behandeld.

## V00053 Amsterdam

**Van:** xxxxxxxxxxxx

**Verzonden:** zondag 12 juni 2005 20:59

**Aan:** evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl

**Onderwerp:** Evaluatie Schipholbeleid

Mijne Heren,

Graag wil ik u een voorstel indienen inzake de evaluatie van het Schipholbeleid. Het voorstel betreft de uitvoering van het beleid en de controle van de naleving. Wanneer die stringenter is en beter wordt gecommuniceerd, zal de gedachte dat Schiphol een vrijstaat is die toch zijn gang kan gaan, wellicht minder vaak naar voren komen. Naar mijn mening is dan al veel gewonnen.

### Schipholbeleid

Bij de inwerkingtreding van de Schipholwet en de Luchtvaartbesluiten in 2003 is afgesproken dat het nieuwe beleid binnen drie jaar, dus voor 20 februari 2006, zou worden geëvalueerd. Die evaluatie is inmiddels gestart. Graag zou ik hier als bewoner van de nieuwe wijk Amsterdam De Aker mijn bijdrage aan leveren.

De essentie van het Schipholbeleid is dat het Rijk randvoorwaarden stelt aan de effecten van de luchtvaart op de omgeving van de luchthaven. Binnen die randvoorwaarden heeft de luchtvaartsector de vrijheid zich te ontwikkelen. Het Schipholbeleid dient twee belangen: ruimte voor de mainport Schiphol vanwege het economische belang dat de luchthaven voor Nederland heeft en de beperking van de overlast die de luchtvaart veroorzaakt voor de omgeving. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidbelasting van het nieuwe Schiphol is niet alleen rekening gehouden met de geografische grenzen van de omgeving van de luchthaven maar ook met de emotionele grenzen van omwonenden.

### Polderbaan

De Polderbaan is aangelegd om groei van het vliegverkeer te accommoderen binnen de milieunormen die de overheid heeft gesteld. De Polderbaan is zodanig gesitueerd, dat er onder de vliegroutes relatief weinig woongebieden liggen, waardoor andere - dichter bevolkte - gebieden kunnen worden ontlast. De nieuwe Polderbaan werd op 20 februari 2004 voor nachtvluchten geopend en op 1 juli 2004 ook voor dagvluchten. Vrijwel direct na oplevering van de

Doel van de aanleg van de polderbaan was, zo werd in ieder geval uitdrukkelijk gecommuniceerd, om minder over woongebieden te vliegen, met name in en om Amsterdam. Op de Buitenveldertbaan zou 60 procent minder worden gevlogen dan in de Zwanenburgbaan zou conform het vastgelegde beleid minder worden gebruikt, aanvankelijk 50 procent minder.

Vrijwel direct na oplevering van de 'vijfde' (in feite de zesde baan als gevolg van het gebruik van de aloude Fokkerbaan) ontdekte Schiphol een rekenfout. De reductie van het gebruik van de Zwanenburgbaan zou daardoor veel lager zijn. Dit tot woede van omwonenden.

Onderdeel van het Schipholbeleid was dat zodra op Schiphol het vijfbanenstelsel zou draaien, een nieuwe commissie het geluid zou gaan onderzoeken.

### Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid

Voorzitter drs. Huib Eversdijk van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid heeft deze week laten weten dat de luchtvaartbranche en de overheid veel opener met de burgers omgaan. Hij stelt daarom voor om op 130 punten geluid te meten, in plaats van op de huidige 35 punten. Ook het gebied waarin wordt gemeten, moet worden uitgebreid. TNO en het Nationaal Luchtvaartlaboratorium onderzoeken inmiddels of de uitgebreidere meetwijze haalbaar is.

### Amsterdam De Aker

De deelgemeente Amsterdam Osdorp is de laatste jaren flink gegroeid. De laatste uitbreiding is de nieuwbouwwijk De Aker geweest. Begin 2003 heb ik een woning gekocht, gelegen aan de dijk van de Ringvaart die Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer scheidt. Uiteraard was ik mij bewust van de overlast die een grote luchthaven als Schiphol met zich mee zou brengen. Als kind heb ik jaren in Nieuw-Vennep en Hoofddorp gewoond en dus is het geluid en de kerosinestank van Schiphol mij wel bekend. Voorafgaand aan de koop heb ik twee middagen doorgebracht bij het aan te schaffen huis om te kunnen beoordelen of de overlast van de nationale luchthaven draaglijk was. Ik heb daarbij met name gelet op de overlast van de Zwanenburgbaan. Natuurlijk waren vertrekkende vliegtuigen te horen, maar het was een eind westwaarts en daardoor (in mijn beleving) niet hinderlijk. Uiteraard speelde in het achterhoofd mee de komst van de polderbaan die de andere banen, en dus ook de Zwanenburgbaan, zou gaan ontlasten. Dat bleek anders uit te pakken. Toen de nieuwe baan op 1 juli 2004 voor dagvluchten werd geopend bleek er naast de vermeende rekenfout (waardoor het

vliegverkeer juist niet afnam) nog een fout te zijn gemaakt. Bij lichte wind konden vliegtuigen niet tegelijk opstijgen werd gemeld. De banen lager blijktbaar te dicht bij elkaar of niet juist ten opzicht van elkaar. In ieder geval bleken de risico's te groot om toestellen gelijktijdig te laten vertrekken. Daardoor werd de capaciteits- en baanverdeling van Schiphol gefrustreerd. Gelukkig hadden de heren van de luchthaven daarvoor een oplossing: kleinere toestellen gebruiken de Zwanenburgbaan en maken direct na het opstijgen een buiging richting het oosten. Daardoor scheren de vliegtuigen in hun klimoperatie laag over Badhoevedorp en Amsterdam De Aker en Sloten heen. U zult begrijpen dat ik mij misleid voel in dezen.

De alternatieve route is in strijd met de Luchtverkeerwegen zoals deze zijn vastgelegd in Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Een blik op de kaart laat zien dat de van hogerhand bepaalde vertrekroute niet wordt nageleefd door de Luchthaven Schiphol en dat daardoor veel overlast wordt veroorzaakt. Met name in de zomermaanden is de overlast uiterst irritant. Een opstijgend toestel maakt al meer lawaai en dat is nog erger wanneer het ook nog eens een extra manoeuvre moet uitvoeren: een sterke draai naar het oosten maken. Al meerdere malen heb ik het klachtennummer van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol gebeld. Ik nodig u van harte uit om een en ander met eigen ogen (en oren) te aanschouwen.

## Voorstel

Mijn vrees is dat er sprake is van een geleidende schaal en dat er na verloop van tijd ook straalvliegtuigen over de nieuwe wijk komen denderen. Gegeven het feit dat het nu alleen kleinere propellertoestellen betreft, meen ik te mogen stellen dat Schiphol zeer goed weet dat zij een beleid voert dat in strijd is met politieke afspraken en vooral nog geen slapende honden wenst wakker te maken. Mijn voorstel is weinig vernieuwend en heeft in wezen alleen betrekking op de uitvoering en naleving door Schiphol van door de volksvertegenwoordiging en/of wetgevende macht vastgelegde besluiten. Het is per direct uitvoerbaar.

Ik pleit ervoor om de geschetste problematiek onder de aandacht wordt gebracht bij de betrokken instanties en dat deze tevens wordt meegenomen bij de bepaling van de locaties van de door de heer Eversdijk voorgestelde 130 meetpunten. Eerlijk gezegd vraag ik me af of de fixatie op een getal als 130 niet leidt tot eindeloos zinloos debatteren. Wellicht kunnen TNO en het Nationaal Luchtvaartlaboratorium beter bepalen hoe de uitgebreide meetwijze eruit moet zien.

In ieder geval moeten ook in Badhoevedorp en Amsterdam De Aker meetpunten komen omdat deze gebieden door Schiphol tot aanvliegroute zijn gemaakt. Daarnaast stel ik voor om Schiphol stringenter te controleren op de naleving van de vele politieke afspraken. Schiphol is een bijzonder bedrijf dat weliswaar een grote economische impact heeft, maar wel rekening dient te houden met het welzijn van miljoenen inwoners. Op een gegeven moment kan er niet verder worden gegroeid omdat de omgeving dat simpelweg niet aankan en niet wil. Waarschijnlijk kan zo al veel irritatie bij de omwoners worden weggenomen.

xxx xxxxxx  
xxxxxxx xx  
xxxx xx Amsterdam  
xxxxxxxxxx

## V00055 Uitgeest

**Van:** xxxxxx [xxxx@xxxx.nl]

**Verzonden:** dinsdag 14 juni 2005 11:45

**Aan:** evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl

**Onderwerp:** verbetervoorstel.

Geachte heer/mevrouw,  
Reeds vele klachten verder en geen oplossing dichterbij, wil ik een voorstel doen omtrent de absurde overlast veroorzaakt door te laag overscherende vliegtuigen van en naar Schiphol.  
Over Uitgeest wordt letterlijk van alle noordelijke kanten over het dorp gescheerd, een kleine gemeenschap wordt zo enorm zwaar belast!  
Dat is tegen alle afspraken in, er wordt letterlijk met de afspraken gehoond.  
Vrijstaat Schiphol is de lachende derde.  
Het kan en mag zo niet langer! Het lijkt wel een bananenrepubliek wat de regels voor Schiphol betreft. Een dorp zeer zwaar in de geluidshinder zetten, dag en nacht is moreel een misdaad!

Verbetervoorstel: tussen het dorp Uitgeest en Alkmaar ligt letterlijk een paar kilometer weiland. Dus slechts een enkele minuut vliegen, dat zou voor ons in Uitgeest een enorme verbetering zijn. Niet langer kris-kras over het dorp gierend. En als dit niet naar jullie zin is: GA DAN xxxxxxxxxx HOGER VLIEGEN (600M. is asociaal voor de mensen en dieren op de grond!) MINSTENS EEN 400M. ERBIJ !!!!!

Wij zijn inmiddels erg kwaad, de beloofde geluidsreductie is een grote leugen. Zowel het MVW. als Schiphol hebben de mensen besodemieterd !!!

Groeten, xxxxxx (Uitgeest)

*Aan: Projectburo evaluatie Schiphol beleid  
Postbus 90771 2509 LT Den Haag.*



## Gemeente Aalsmeer

Evaluatie Wet luchtvaart

Uw verbetervoorstel graag insturen voor: 1 juni 2005.

Naam: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Adres: xxxxxxxxxxxxx

Woonwijk: xxxx xx Aalsmeer

Telefoonnummer: xxxxxxxxx

e-mailadres:xxxxx@xxx.nl

Verbetervoorstel Schiphol:

Om te beginnen het vrachtgedeelte van Schiphol verplaatsen naar de Maasvlakte. Ideaal om de Betuwelijn (nog) rendabeler te maken, en om hier de geluidsoverlast wat af te laten nemen. Verder wordt er veel te veel de nadruk gelegd op de geluidsoverlast en veel te weinig gekeken naar de depositie van stoffen die direct afkomstig zijn van het vliegverkeer zoals daar zijn: deels onverbrande koolwaterstoffen, zware metalen zoals CHROOM-VI.(chromium is additive aan kerosine) Als verbetervoorstel zou ik graag zien dat om te beginnen de chromium uit de kerosine verwijderd wordt. Goed voor de volksgezondheid en voor de kwekerijen in de omgeving van Schiphol, waar momenteel schrikbarende hoeveelheden chromium totaal en met name chromium-VI worden aangetroffen in de waterbasins met als gevolg groeistagnatie van de gewassen, tot faillissementen aan toe. Dan hebben we het nog niet over de volksgezondheid gehad. Dat laat ik graag aan anderen over. xxxxxxxxx

V00057

**Van:** xxxxx [xxxx@xxxx.nl]

**Verzonden:** donderdag 16 juni 2005 22:24

**Aan:** evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl

**Onderwerp:** Verbetervoorstel aan- en uitvliegroutes

L.S.

Hierbij mijn voorstel:

**Voorstel:**

inbound verkeer laten 'in-waaieren', en outbound verkeer laten 'uitwaaieren'.

**Motief:**

Het is bijzonder irritant om te merken dat vliegtuigen bij voortduring nauwkeurig achter elkaar over je buurt worden geleid.

Als er een bepaalde verkeersdrukte heerst, is het nog wel voor te stellen, dat de toestellen achter elkaar worden 'gepraat', en dat dit tot een bepaalde, vrij smalle aanvliegeroute leidt die enige tijd kan aanhouden. Maar hoogst irritant wordt het wanneer blijkt dat het luchtruim verderop nagenoeg leeg blijft, en toch de toestellen de smalle aanvliegeroute blijven volgen.

Zo ligt tussen 22.00 en 24.00 (en misschien ook wel later; zie opmerking aan het slot van dit voorstel) de aanvliegeroute voor baan 18 R scherp begrensd boven het noorden van de bebouwde kom van Castricum, terwijl er slechts weinig toestellen arriveren.

Waarom de aanvliegende toestellen niet eenvoudigweg 'uitgesmeerd' over het hele gebied ten noorden van het Noordzeekanaal?

Dan worden de tussenruimtes voor een bepaalde waarnemer beduidend langer.

Het feit dat er dan waarschijnlijk over meer mensen wordt gevlogen heeft voor een individuele waarnemer geen enkele waarde. Immers, de persoonlijk ondervonden hinder wordt totaal niet beïnvloed door het al dan niet wonen in een dun dan wel dicht bevolkt gebied.

**Onderbouwing:**

Laat de verkeersleiding er systematisch en zoveel mogelijk voor zorgen dat inbound verkeer via wisselende vliegroutes aanvliegt, en niet overwegend langs hetzelfde lijntje!

Ook als het niet druk is.

Uiteraard geldt hetzelfde voor outbound verkeer.

**Verwachte effecten:**

Minder frequent optredende geluidshinder, minder irritatie en dus minder klachten. Zelfs de 'beroepsklager' zal minder vliegtuigen kunnen tellen die zijn dak passeren!

**Wijze van uitvoering:**

Verkeersleiding instrueren en trainen; radar-registraties van gerealiseerde vliegroutes naderhand controleren, en correleren met klachten-patroon. Feedback geven aan verkeersleiding.

**Termijn van invoering:**

Direct mee beginnen. Kost niets extra; vraagt nauwelijks inspanning. Start met de discipline in de 'stille uren' en kijk in hoeverre de werkwijze ook in de drukkere perioden kan worden ingevoerd.

---

**Opmerking:**

Ik reken mijzelf - als incidentele air-spotter/scanner-luisteraar - tot de niet-klagers. En ik kan niet anders zeggen dat er 's nachts zeer 'behoedzaam' aangevlogen wordt: motoren op 'idle', grotere aanvlieghoogte etc.

Maar de constante aanvliegeroute moet wel tot aanhoudende klachten aanleiding geven, wanneer je met slechts luttel minuten tussenruimte toestellen ziet aanvliegen langs exact hetzelfde pad!

Op die manier bemerkt men maar weinig van het feit dat het aantal vliegbewegingen in de 'stille' uren flink lager ligt.

De remedie lijkt mij zo simpel dat ik die toch graag naar voren wil brengen.

Bij deze dus.

Met vriendelijke groet,

xxxxxx





Retouradres Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat  
t.a.v. Projectbureau evaluatie Schiphol  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag

DG TRANSPORT EN LOG	
Reg. nr.	
Doss. nr.	
Datum: 03 MEI 2005	
Tot behandeling aan	Opberg.
LH	
Copy ex.	
Aldoeningstermijn	31-05-2005

Datum 29 april 2005  
Ons kenmerk SB/MIL/PO/hl/2005/1224  
Contactpersoon ~~XXXXXXXXXXXX~~  
Doorkiesnummer 023-5114609  
Bijlage(n) Geen  
Onderwerp Evaluatie Schipholbeleid

Geachte minister,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van uw brief van 13 december j.l. waarin u ons oproept verbetervoorstellen bij u in te dienen. Onderstaand hebben wij de voor Haarlem van belang zijnde onderwerpen weergegeven en geven wij bovendien aan op welke wijze die in de evaluatie verwerkt zouden moeten worden.

*-Handhaving in combinatie met metingen.* Op dit moment wordt alleen gehandhaafd op de zogenaamde 58 Lden contour. De gemeente Haarlem ligt hier buiten en streeft dan ook naar handhaving op punten buiten deze contour. Wij volgen in deze de werkzaamheden van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) en wensen hun activiteiten bekrachtigd te zien in handhavingpunten in de bewoonde gebieden buiten de 58 Lden contour. Ook wenst de gemeente Haarlem dat op deze punten gemeten wordt op een transparante en voor de burgers te volgen methodiek.

*-Spreiden versus het concentreren van het vliegverkeer.* Binnen de CROS vindt discussie plaats over het spreiden dan wel concentreren van het vliegverkeer. Voor Haarlem is vooral het spreiden bij het uitvliegen van belang, immers bij landingen wordt meestal ruim van tevoren recht op de baan aangevlogen. Het gemeentebestuur van Haarlem is van mening dat de bij de Schipholwet in 2003 gemaakte keuze om zo min mogelijk over bewoond gebied te vliegen de juiste is en vreest dat bij spreiding de geluidbelasting in de bewoonde gebieden, waaronder Haarlem, sterk zal toenemen. Dit terwijl na openstelling van de Polderbaan al een aanzienlijke toename van het aantal klachten wordt geconstateerd. Daarom heeft het gemeentebestuur grote zorgen over het spreiden van het vliegverkeer en pleiten wij vooralsnog voor een verdere concentratie van het vliegverkeer om daardoor de hinder buiten de geluidhindercontour verder terug te brengen. Ook zijn wij van mening dat het terugdringen van de hinder via de CROS op dit moment in een te vrijblijvend proces plaatsvindt en daarom zien wij meer in een wettelijke verplichting voor de luchthaven –dit naar analogie van wat via de Wet milieubeheer gebeurt– om een voortschrijdend meerjaren verbeterprogramma op te stellen met

een jaarlijkse verantwoording jegens de minister dan wel een ander orgaan, dat hierop toe ziet. In een dergelijk programma kunnen dan ook opties zoals bijvoorbeeld recent door de Stichting Natuur en Milieu samengevat in haar brochure "Stiller vliegen boven Nederland" betrokken worden. Het gaat hierbij bijvoorbeeld over het verschuiven van vliegroutes, het hanteren van geluidsvriendelijke vliegprocedures en het weren van lawaaige vliegtuigen.

*-Verlenging van de nachtperiode.* Wij hebben kennis genomen van de resultaten van het recente slaapverstoringsonderzoek van RIVM/TNO. Uit dit onderzoek blijkt dat slaapverstoring in een veel groter gebied plaatsvindt dan aanvankelijk was verondersteld bij het formuleren van het Schipholbeleid. Een groot deel van deze slaapverstoring vindt plaats van 6.00 tot 7.00 uur.

Wij zijn dan ook van mening dat de nachtperiode verlengd zou moeten worden tot 7.00 uur. Hiermee wordt een goede bijdrage geleverd aan het voorkomen van slaapverstoring in de vroege ochtend. Daardoor kan tevens een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de vergroting van het draagvlak voor de mainportontwikkeling.

*-Risiconormering.* Wij houden m.b.t. dit onderwerp vast aan het eerder door ons geformuleerde beleid en dus aan de nu in de wet vastgelegde normering. Een te constateren afwijking van de norm, moet mede in relatie tot het functioneren van de luchtvaartsector als bedrijf worden gezien en mag niet op de omwonenden in de regio worden afgewenteld.

*-Luchtverontreiniging.* Uit onderzoek door het RIVM (gepubliceerd in 2005, gegevens uit 2002) blijkt dat tot op een afstand van ongeveer 10 km, 6% van de omwonenden ernstige geurhinder ondervindt. Op het moment dat dit onderzoek werd uitgevoerd was de Polderbaan nog niet in gebruik. Als vervolg op deze studie zal een panel jaarlijks worden gevolgd, om de invloed van veranderingen rond Schiphol vast te stellen. Nu al geeft 35% van de bevolking in de Schiphol-regio in deze studie aan bezorgd te zijn over het optreden van gezondheidsklachten door luchtverontreiniging.

Daar vooral het taxiën bij de ingebruikname van de Polderbaan aanzienlijk is toegenomen is het goed mogelijk dat de geurhinder in de regio is toegenomen. Ook is de verwachting dat het gebied waarbinnen geurhinder plaatsheeft, met het baangebruik is gewijzigd en in de richting van Haarlem is opgeschoven. Hier hebben wij in het kader van de MER Schiphol 2003 reeds op gewezen.

Aanvullend op het reeds door het RIVM in gang gezette onderzoek, stellen wij daarom voor dat onderzoek wordt verricht met de volgende vraagstelling:

- Welke stof(fen) liggen ten grondslag aan de typische geur?
- Wat is de concentratie van deze stof(fen) in de regio van Schiphol?
- Is er verandering opgetreden in de verspreiding, het aantal en de mate van geurgehinderden in de regio van Schiphol na de ingebruikname van de Polderbaan?
- Hoe kan de geurhinder worden beperkt?

-*Geluids(hinder)beleid in de regio*. Wij hebben met belangstelling kennis genomen van de eerder aan de minister aangeboden voorstellen van prof. dr. P.J. Stallen betreffende het wenselijke geluidsbeleid in de regio en het daarvoor gewenste overdragen van taken en bevoegdheden naar een nieuw op te richten publiekrechtelijke organisatie. Dit in het licht van de bestaande structuur, waarbinnen de CROS een in de Wet Luchtvaart genoemd orgaan is, maar een waaraan geen formele bevoegdheden zijn overgedragen.

Wij wensen graag een nader onderzoek naar de voors en tegens van een dergelijke organisatievorm. Hierdoor kan vorm gegeven worden aan een geluidshinderbeleid, waarvan volgens Stallen de kernpunten als volgt luiden:

-Eenvoud aan Rijkszijde door scherper onderscheid tussen wat wel en wat niet "des Rijks" is.

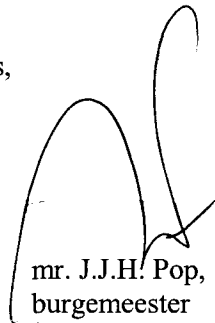
-Wettelijke ruimte voor omgeving en sector om gezamenlijk geluidshinder en geluidsbelasting te kunnen verminderen.

Uw reactie op bovenstaande punten zien wij met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,  
het college van burgemeester en wethouders,



drs. W.J. Sleddering,  
secretaris



mr. J.J.H. Pop,  
burgemeester

### **Vermindering hinder oude woonkernen**

Zorg ervoor dat de geluidsbelasting in de woonkernen van voor 1960 verminderd wordt. Woonkernen van na deze tijd zullen nu eenmaal moeten leven met de Luchthaven Schiphol, hetgeen men wist toen men de woning betrok. Als in een woonkern van voor 1960 te weinig oorspronkelijke bewoners wonen en er dus mensen na 1960 zijn komen wonen dan zullen ook deze bewoners met het geluid moeten leven. Voor de 5de baan woningen en woningen ver van Schiphol die toch hinder ondervinden zullen op kosten van het Rijk/Schiphol geïsoleerd moeten worden. De huidige luchtvaarttechnieken zal op langere termijn al zorgen voor minder overlast.

Het was rond 1960 al duidelijk dat de luchtvaart een enorme groei zou gaan doormaken, hetgeen zou leiden tot fikse uitbreiding van Schiphol. Mensen die naast de luchthaven zijn komen wonen hadden redelijkerwijs kunnen weten dat er enige vorm van geluidsoverlast zou zijn. Daarbij profiteert de gehele omgeving van de economische impuls die de luchthaven brengt.

De luchthaven kan flink uitbreiden in het tempo dat het nu doet. Milieubelasting zal misschien op korte termijn wat stijgen, maar op lange termijn door nieuwe technische ontwikkelingen gelijk blijven of zelfs dalen. Daarbij komt dat het wegverkeer voor het grootste gedeelte verantwoordelijk is voor de milieubelasting. Voor wat betreft de hinder geldt het zelfde. Echter, zoals beschreven was de hinder voor betreffende bewoners te verwachten. Risico's stijgen altijd bij toename van het aantal vluchten. Dat kan niet anders. Vliegen blijft 1 van de veiligste vormen van vervoer. Problemen kunnen zich altijd voordoen, hetgeen niet wil zeggen dat een vliegtuig in de directe omgeving van een luchthaven verongelukt. Risico's zijn te verwaarlozen. Optimale veiligheid is alleen te bereiken door niks meer te laten bewegen. Zelfs lopen is dan een risico.

Er dient geïnteriseerd te worden wat de woonduur is van mensen en hoe lang de woonkernen al bestaan. Ook dient het aantal te isoleren woningen geïnteriseerd te worden. Las dit bekend is dan kunnen de nieuwe aanlegroutes bepaald worden en plannen gemaakt worden voor de uitbreiding van het banenstelsel. Inventarisatie van de woningen, isolatie en veranderen van vliegroutes kunnen binnen 2 tot 4 jaar gerealiseerd worden.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat t.a.v.  
 Projectbureau evaluatie Schipholbeleid  
 Postbus 90771-2509 LT den Haag.

Zwanenburg, 11 juni '05.

Studiecommissie v.h. comité tegen Geluidhinder  
 Zwanenburg-Halfweg  
 xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx xx  
 xxxx xx Zwanenburg.  
 Tel. xxxxxxxxxxxx  
 e-mailadres ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxx~~

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	
Doss. nr.	
Datum: <b>16 JUNI 2005</b>	
Ter behandeling aan	Opbergen
LH	
Copy ex	
Afdieningstermijn	14/07/2005

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Hierbij reageren wij op de mogelijkheid, die u ons hebt geboden om voorstellen voor verbetering v.h Schipholbeleid in te dienen en het beleid in zijn algemeenheid van commentaar te voorzien.

U stelt, dat de kern van het beleid is: "Het bieden van een duurzame balans tussen de ruimte voor de mainport van Schiphol en de negatieve effecten v.h. vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven" Het beleid stelt regels en grenzen aan de effecten v.h vliegverkeer voor geluid, externe veiligheid en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen Daarbij wordt er van uitgegaan, dat er per saldo een stand still effect, wat betreft deze parameters zal zijn t.o.v. 1990 en dat de ontwikkeling van de mainport binnen die grenzen mogelijk moet zijn.

De evaluatie richt zich daarbij op de volgende 3 punten.

1. De gelijkwaardige overgang van de P.K.B.1995 naar de wet februari 2003, zoals gevraagd in de motie Baarda
2. Het onderzoek naar de effectiviteit van het beleid.
3. De mogelijkheid tot het indienen van verbetervoorstellen.

Ad 1 De P.K.B.1995 staat niet op zichzelf, maar is een sublimatie van **voorgesteld beleid en beloften** vanaf 1971, culminerend in het S.B.L.1979, ook wat betreft de aanleg en het gebruik van een vijfde baan. Daarbij waren de uitgangspunten, dat de aanleg van de vijfde baan alleen *dan* gerechtvaardigd was als hij zou bijdragen aan een belangrijke afname v.d. geluidhinder in de omgeving van Schiphol, met name in Aalsmeer ( het befaamde punt K), in Amstelveen-uitenveldert, en een halvering van de geluidhinder in Zwanenburg-Halfweg (de meest gehinderde woongemeenschappen dicht bij de luchthaven, met verreweg de grootste geluidbelasting ) Op die voorwaarde is de vijfde baan als "milieubaan" door het parlement aanvaard en dit is tot uitdrukking gebracht als beleid door het opnemen van indicatieve contouren in de P.K.B.1995, inclusief het punt K bij Aalsmeer. Daarbij hoorde de garantie, dat de definitieve geluidzones niet meer dan maximaal 2 KE van de indicatieve zones zouden afwijken, resp. 2 dBA voor de nachtzones. In de nieuwe wet van 20-2-2003 zijn de zogenaamde overgangsartikelen IX t/m XIII opgenomen, die een gelijkwaardige overgang van de PKB 1995 naar de wet in 2003 moeten garanderen. Deze overgangsartikelen handelen over het aantal ernstig gehinderden, het aantal woningen, dat binnen de 35 KE maximaal belast mag worden en over het aantal slaapgestoorden. Niet daarin opgenomen zijn daarin de indicatieve contouren, de gelijkwaardige bescherming van het buitengebied (waar het CDV voorstellen voor zal doen) en het groepsrisico. Door het weglaten van de indicatieve

contouren zijn in feite de woongemeenschappen, met de hoogste geluidbelasting (zoals Aalsmeer, Uithoorn, Zwanenburg-Halfweg) vlakbij de luchthaven vogelvrij verklaard. Voor Zwanenburg-Halfweg met name is ongeveer een halvering van het geluid beloofd. De intentie van de motie Baarda was en is dat de PKB 1995 volledig gelijkwaardig zou zijn aan de nieuwe wet van 2003

Enkele citaten:

Minister Netelenbos zei in de Eerste Kamer op 25-6-2002

a. "... dat er een integraal gelijkwaardige omzetting van de PKB 1995 naar de wet van 20-2-2003 zou plaatsvinden."

b. " Het terugredeneren naar de PKB krijgt een wettelijk kader. "

Staatssecretaris Schultz heeft op 1-4-2003 in de Eerste Kamer toegezegd dat ze de motie Baarda integraal zou uitvoeren. Baarda zelf merkte daarbij op: "... als de PKB wegvalt bij het aannemen van de nieuwe wet is er geen toetsing meer mogelijk en daarom wil ik in de motie zien vastgelegd, dat er bij de evaluatie getoetst wordt aan het stelsel van de PKB."

(Lees: dat geldt ook voor de indicatieve contouren.)

De Staatssecretaris heeft meerdere malen daarna verklaard, dat ze een diep wantrouwen bemerkte wat betreft de overgangsartikelen en dat wat daarin gemist werd uit de PKB 1995 dan maar ingebracht moest worden tijdens de evaluatie.

De studiegroep bepleit in het kader van de intentie van de motie Baarda: **dat zij de indicatieve geluidsc contouren van de PKB terug wil zien in het beleid.** Dit zal juist voor de gebieden met een zeer hoge geluidbelasting een betere bescherming bieden.

N.B. over saldering geluid en TVG wordt in de motie Baarda nergens gesproken.

In de praktijk zal dat voor de Zwanenburgbaan, zoals in het verleden ook altijd beloofd een vermindering van het gebruik inhouden. Dat kan worden bereikt door de in het NLR rapport NL-CR-2003-388 voorgestelde maatregelen c.q. aanbevelingen. **Zij pleiten daarin om de meest milieupreferente polderbaan maximaal te benutten en niet het verkeer op bestemming te sturen, maar de Zwanenburgbaan alleen in de pieken te gebruiken.**

Citaten:

a. " Door alle Pampus verkeer op de Zwanenburgbaan af te wikkelen ontstaat er onnodige hinder in Zwanenburg-Halfweg.

b. "Zowel in de landings piek als in de off piek wordt de polderbaan niet maximaal gebruikt."

c. "Er zullen meer uitgangspunten van het LVB grenswaarde scenario aangepast moeten worden om de meest milieupreferente baan maximaal te benutten."

Alleen als aan deze voorwaarde wordt voldaan zal er iets van de beloftes uit de PKB 1995 worden nagekomen, overigens zonder dat dat de capaciteit van de mainport schaadt.

## Ad 2. Het onderzoek naar de effectiviteit.

Uit het RIVM-TNO rapport uit 2002 blijkt dat er in een straal van 55 x 55 km in het jaar 2005 **320.000** slaapgestoorden zullen zijn.

Het IKB klachten bureau heeft in 2004 meer dan 700.000 klachten ontvangen.

Uit het RIVM rapport over veiligheid van februari 2005 blijkt dat de factor groepsveiligheid met een factor 2 is afgenomen. Dus de **onveiligheid** is verdubbeld! De levensgrote vraag bij de omgeving is vanzelfsprekend: zijn deze aantallen maatschappelijk verantwoord?

**Wat de slaap gestoorden betreft in concreto: moet dit geen gevolgen hebben voor het beleid in de vorm van het verlengen van de nacht van 6.00 tot 7.00 uur, of een totaal vliegverbod in de nacht in samenwerking met andere grote Europese luchthavens?**

Wat de groepsveiligheid betreft: Is het aanvaardbaar dat de onveiligheid verdubbelt?

Staatssecretaris van Geel heeft zijn mening kenbaar gemaakt, zowel wat veiligheid als slaapverstoring betreft: "niets mag de ontwikkeling van de mainport remmen."

Is dit te verenigen met een win-win situatie en een en-en beleid?

Is het dan niet veel duidelijker en eerlijker om te zeggen we laten de dubbel doelstelling los, alles moet wijken voor het economisch belang. De kern van het beleid, zoals in de aanhef geformuleerd, wordt daarmee in feite losgelaten.

### Ad 3. Concrete verbetervoorstellen.

Uitgangspunt is dat de Kaagbaan en de Polderbaan maximaal preferent worden gebruikt, zoals aanbevolen in het NLR rapport NL-CR-2003-388.

#### A. De Polderbaan:

In de nacht kan in Castricum en Uitgeest een grote verbetering bereikt worden door de CDA procedure te verbeteren (besproken met LVNL en door haar ondersteund) en de niet met NRAV technologie uitgeruste vliegtuigen via de Zuiderzee route te laten vliegen of geheel te weren.

Overdag: Zoveel mogelijk landen uit het Noorden (zoals altijd de bedoeling is geweest) en starten naar het Zuiden, waarbij niet over Uithoorn moet worden gevlogen (dus niet verkort uitdraaien). Dit is gunstig voor Hoofddorp (grondlawaai), Zwanenburg-West, Spaarndam en Velsen-Zuid. Nadelig is het voor Castricum en Uitgeest, maar daar zal anders en hoger aanvliegen (suggesties van Jan Fransen van Natuur en Milieu) uitkomst kunnen brengen.

#### B. De Zwanenburgbaan:

1. Oplossing van de parallel starten problematiek mag er niet toe leiden, zoals in de aanvangsfase, dat de toestellen te dicht bij de bebouwing van Zwanenburg-Halfweg komen. De startende vliegtuigen veroorzaakten toen een "bombardement" van geluid boven de twee dorpen, wat nog eens boven op de geluidhinder van de landende vliegtuigen kwam. Het zo snel mogelijk naar het oosten weg divergeren, zoals op dit moment gebeurt, lijkt de beste oplossing. Het betekent wel voor de  $\pm 500$  inwoners van Lijnden een verslechtering. Badhoevedorp ondervindt nauwelijks een verslechtering van deze procedure en voor Amsterdam-West blijft de hinder per saldo gelijk. Wel geeft het handhavingspunt 18 problemen, daar zal eventueel een kleine aanpassing van nodig zijn.

2. Maximaal gebruik van de polderbaan zoals in hoofdstuk 1 uiteengezet (oplossingen voorgesteld in het NLR rapport NL-CR-2003-388. Dit betekent: **als er in de handhavingpunten ruimte is mag het verkeer niet op bestemming worden gestuurd maar moet de polderbaan maximaal preferent worden gebruikt. Dit is de enige manier om de indicatieve contouren uit de PKB 1995 recht te doen (motie Baarda).**

#### C. De Kaagbaan:

Deze zal even als de Polderbaan maximaal preferent moeten worden gebruikt en de Aalsmeerbaan net als de Zwanenburgbaan zo weinig mogelijk. Het "knelpunt Sassenheim" moet door de LVNL voortvarend ter hand worden genomen.

#### D. De Aalsmeerbaan:

Bij start naar het Zuiden zal er niet over Uithoorn gevlogen moeten worden maar over de Uithoornse polder, tussen de Kwakel en Kudelstaart door, zoals voorgesteld in de MER 2003, wat een vermindering van  $\pm 8$  KE in Uithoorn kan bewerkstelligen. Er zal alles aan gedaan moeten worden, door maximaal gebruik van de Kaagbaan, om zoals in de PKB 1995 beloofd, in het punt K. de 49 KE niet te overschrijden.

E. De Buitenveldertbaan:  
Geen wijzigingen voorgesteld.

**Dit alles resulteert erin te voldoen aan de wens: dat de studiegroep de indicatieve geluidscontouren van de PKB 1995 terug wil zien in het beleid (intentie van de motie Baarda), ten behoeve van de zwaarst gehinderde woningconcentraties om de luchthaven(35-55 KE)**

F. Er zal een effectief handhaving systeem van het buitengebied moeten komen (CDV doet daar voorstellen voor).

G. Verlenging van de nacht van 6.00 - 7.00 uur.

Enkele belangrijke onderwerpen, die zijdelings zeer belangrijk zijn bij de evaluatie maar daar niet rechtstreeks bij betrokken zijn.

1. LVNL: de LVNL profileert zich op dit moment teveel als onderdeel van de luchtvaartsector, wat zij niet zou behoren te doen. Ze hoort te opereren tussen de twee polen van de dubbeldoelstelling. Milieu en mainport zouden in haar denken gelijkelijk prioriteit horen te hebben, terwijl capaciteit op dit moment haar lijfspreuk lijkt te zijn. Vandaar dat verschillende groeperingen voor een onafhankelijk "luchtschap" pleiten. Door o.a. mogelijke onderbezetting komen uit haar koker zelden spontane verbetervoorstellen (bijv. Oplossen van de Pampus problematiek).

2. Hinderbeleving: Er is objectief en subjectief een groot verschil in hinderbeleving bij 45 resp. 20 KE. Mensen die bijvoorbeeld verhuizen van het ene gebied (bijv. Halfweg) naar het andere gebied (bijv. Castricum) vinden de mate van hinder een verschil van dag en nacht. Maar hoe moet je dat in maat en getal uitdrukken? In het RIVM rapport 630100001/2004 doen de onderzoekers een poging om een wegingsfactor aan te geven. Bij iedere 10 dBA hogere geluidbelasting hoort een factor 3,7 wat betreft hinderbeleving. Er is dringend behoefte aan nader onderzoek over deze materie. Objectief kan er op dit moment alleen gestuurd worden op geluidbelasting en bijvoorbeeld niet op het aantal klachten uit een bepaalde regio. Bij de vroegere KE is het zelfde onderkend. Bij 55 KE nam de hinder een dergelijke omvang aan dat het kwam, zoals door de commissie Kosten voorspeld, tot concerted group action (denk aan de acties van De Lastige Zwanenburger). Ook bij andere grote internationale luchthavens zijn onderzoekers tot de zelfde conclusie gekomen n.l. dat als de geluidbelasting een bepaalde grens overschrijdt, dat dat uitmondt in spontane acties

3. Handhavingspunten en flexibiliteit:

In de vorige luchtvaartwet was opgenomen dat er maximaal 42 miljoen passagiersbewegingen per jaar mochten plaatsvinden. Verder werd er een grens aan de groepsveiligheid gesteld. De afgelopen jaren zijn één voor één de barrières, die de capaciteit van Schiphol begrensd uit de weg geruimd.

- a. De 42 miljoen passagiers
- b. Invoerfoutje Zwanenburgbaan
- c. Groepsrisico (van Geel 2003)



De handhavingspunten vormen de laatste barrière en Schiphol zal dan ook in haar bijdrage in de evaluatie er voor pleiten om ook die laatste hindernis te slechten, omdat ze anders de beoogde capaciteit van 600 duizend vliegbewegingen in 2014 niet kan bereiken.

**Onze studiegroep pleit ervoor de handhavingspunten strikt in stand te houden. Over flexibilisering moet je alleen nadenken zoals bij het voorbeeld bij de Spaarndamroute: daar werd een grote verbetering in de ene plaats (Spaarndam) bereikt met een kleine verslechtering in een ander gebied (IJmond).**

#### 4. Mainport en privatisering:

Onze studiegroep onderschrijft de belangrijke economische betekenis van Schiphol voor de Noordelijke Randstadvlucht.

Ook onderkennen wij het feit dat de Tweede Kamer bijna kamerbreed de mainport doelstelling onderschrijft.

Maar de kardinale vraag is: Hoeveel vliegtuigbewegingen heb je nodig om een belangrijke "knooppuntluchthaven" (hub) te zijn? Hoeveel transferpassagiers heb je daarvoor nodig? (op dit moment meer dan 50%). Is het niet veel aantrekkelijker om een middelgrote, zeer moderne, luchthaven te zijn met een relatief goed leefmilieu, dan een uit zijn voegen gegroeide luchthaven met een zeer slecht leefmilieu. Het is duidelijk dat een mainport niet gebaat is met 100.000 low cost vluchten, dat draagt niets bij aan de functie van een internationale hub. Verder is het duidelijk dat je bij 800.000 vliegbewegingen niets meer te beheersen hebt wat milieudoelstellingen betreft.

In de top van de Schipholdirectie bestaat ernstig verschil van mening over de verdeling van de schaarse capaciteitsruimte. De ene groep wil wel low budget vluchten, die alleen inkomsten genereren via de "winkeltjes", toestaan. De andere groep wil samen met de KLM directie de schaarse capaciteitsruimte bestemmen voor die vluchten, die voor de knooppuntluchthaven van werkelijk belang zijn.

De negatieve economische effecten, zoals het volledig ruimte beslag tot 20 KE, zoals voorgesteld in de Nota Ruimte worden nergens in bedragen opgevoerd. De regio zit wat grondverkopen en huizenbouw volledig op slot (één vierkante meter grond vertegenwoordigt een waarde van €450,-). Omdat woningbouw in het hele gebied binnen de 20 KE rond de luchthaven uitgesloten wordt, zal er een grote druk voor woningbouw in het Groene Hart ontstaan en wordt een weg van Almere tussen de A1 en de A9 dwars door een natuurgebied volgens de plannenmakers noodzakelijk.

Ook in de omgeving van andere luchthavens in Europa (bijv. Zaventem en Kloten) blijken sterk positieve economische effecten aanwezig (RIVM rapport 408130004).

Onze studiegroep bepleit om een interdepartementale werkgroep in te stellen om de reële economische effecten op een rij te zetten en niet de grammofonplaat af te draaien van de luchtvaartlobby van alleen positieve effecten (vergelijk het drama van de Betuwelijn). Daarbij zal het plafond van de capaciteit van de luchthaven ter sprake moeten komen om nog een spoor van de dubbeldoelstelling overeind te houden.

Dan nog een enkele opmerking over de privatisering van Schiphol: Het is bekend dat 1/3 van de winst van de luchthaven komt uit parkeergelden, 1/3 uit de "winkeltjes" en het onroerend goed en 1/3 uit landings- en startgelden. Bij een privatisering zal de neiging ontstaan om alle drie de geldstromen te maximaliseren zoals de inkomsten uit de low cost vluchten voor de winkeltjes", terwijl die voor de ontwikkeling van de mainport van geen enkel belang zijn. Deze low cost vluchten en de "pure" vrachtluchten zouden dan ook uitgeplaatst moeten worden om zoveel mogelijk capaciteit voor intercontinentale vluchten te bewaren.

Epiloog en samenvatting:

In de voorgaande paragrafen deden we een ernstig beroep op de beleidsmakers **om de indicatieve contouren uit de PKB 1995, conform de motie Baarda, in het beleid tot uitdrukking te brengen. Juist de gebieden met de hoogste geluidbelasting zouden daardoor beter beschermd worden ( o.a. Aalsmeer, Uithoorn en Zwanenburg-Halfweg), zoals van 1970 tot 1995 door alle beleidsmakers is beloofd.**

Verder deden we concrete verbetervoorstellen voor alle banen er vanuit gaande **dat de Kaagbaan en de Polderbaan strikt preferent gebruikt zullen worden.**

**Wat betreft de handhavingspunten: Hiermee mag ten behoeve van de capaciteit niet verder gemanipuleerd worden. Alleen een grote verbetering op de ene plaats rechtvaardigt een veel kleinere verslechtering op ene andere plaats (voorbeelden: Spaarndam en handhavingspunt 18 wat betreft Lijnden).**

**De startproblematiek op parallelle banen mag niet weer uitmonden in een oplossing waarbij Zwanenburg en Halfweg worden overvlogen.**

**Zonder mainport discussie is het evaluatiebeleid zonder ziel.**

Wij willen besluiten met de wens dat de overheid de win-win situatie niet weer vertaalt in alleen maximale capaciteit voor de luchthaven. Er zijn al teveel concessies gedaan wat betreft onveiligheid (verdubbeld) en leefmilieu (320.000 slaap gestoorden) om dan als overheid geloofwaardig te blijven.

Namens de studiegroep:

xxxxxxx

V00061 Spaarndam

### **Compensatie**

Alle slachtoffers van de Polderbaan dienen te worden gecompenseerd voor de onwaarschijnlijke hoeveelheid overlast die de baan met zich meebrengt voor voormalige stiltegebieden als Spaarndam, Castricum etc.

Het kan en mag niet zo zijn in Nederland dat een bedrijf honderden vierkante kilometers mag terroriseren, ook geen staatsbedrijf zonder voor de consequenties op te draaien.,

Met het geld dat verdient wordt op Schiphol, dé motivatie die wordt opgevoerd om de overlast te verdedigen, moet hoe dan ook allereerst gebruikt worden om de slachtoffers te compenseren.

Er is geen enkel bedrijf in Nederland dat op deze manier gedoogd wordt. Gelijke monniken gelijke kappen. De huidige situatie is oneerlijk voor andere bedrijven om het nog maar niet te hebben over de geterroriseerde bewoners.

De afname van waarde van de huizen zal niet tot nul worden gereduceerd maar op deze manier behouden ze meer hun marktwaarde dan dat er niets gebeurt.

Mensen kunnen weer slapen. Weliswaar niet met open ramen zoals vroeger maar wel slapen.

Mensen in ploegendiensten kunnen weer slapen. Gevaarlijke situaties in ziekenhuizen zijn reeds ontstaan doordat medewerkers slaapdronken hun werk moeten doen.

De onwaarschijnlijk discrepantie tussen wat V&W roept (het is stil in uw slaapkamer terwijl we ruim boven de 50 Dba meten) wordt wellicht teruggebracht tot op discussie niveau. Op dit moment is alles dat door overheden wordt geroepen aangaande Schiphol op voorhand een leugen tenzij het tegendeel bewezen wordt. En dat is zelden of nooit.

Zo snel mogelijk.

Al sinds 1 februari 2003, nu dus al ruim meer dan 2 jaar geleden (!!! 2 jaar onwaarschijnlijke herrie waar je niets tegen kan doen, stelt u zich dat alstublieft eens voor) is iets wat wellicht iets voor martelpraktijken maar niet om in te wonen.

Deskundig onderzoek, met grote hoeveelheden specialisten de isolatie aanpakken. Kosten mogen hoe dan ook geen rol spelen, dat doen ze tenslotte ook niet als het gaat over de uitbreiding van Schiphol (wat heeft dat inmiddels gekost en wat heeft het inmiddels opgebracht en wat heeft de baan te bieden ten compensatie aan de omwonenden?).

**De handhaving van Schiphol op de huidige locatie is onmogelijk.**

Sinds dat er gevlogen wordt vanaf Schiphol doet zich de problematiek voor van de geluidsoverlast. Hoe meer vluchten, hoe meer herrie.

Natuurlijk wil Schiphol groeien maar hiertegenover staat een enorme derving aan welzijn van de omgeving van Schiphol.

Derhalve dient er een afname van vluchten te komen op de huidige platforms van Schiphol.

Indien er nog meer groei dient plaats te vinden zal de infrastructuur rond Schiphol (A1, A2, A4, A9) aangepast te worden. De kosten hiervan zijn onnoemlijk groot.

De maatschappelijke kosten die luchtvaart midden in een stadsgebied (De Randstad) met zich meebrengt zijn enorm.

Niet alleen de geluidsvervuiling is enorm van het vliegverkeer (volgens kabinet twee keer het totale geluid van het treinverkeer in Nederland in een gebied van 55 bij 55 km) ook de uitstoot van rookgassen is ongewenst boven het dichtstbevolkte gebied van Nederland. Gassen houden zich niet aan uitvliegroutes.

Enorme gebieden die nu niet bebouwd kunnen worden in de Randstad vanwege de overlast komen weer ter beschikking van de economie te staan.

Alternatieven, zoals een platform in zee, kunnen een goede stimulering zijn van arbeidsontwikkeling in de Randstad.

Schiphol is al ruim te groot ondanks allerlei politieke maatregelen die V&W probeert te gebruiken.

Het extern groepsrisico is 1 van de factoren waarvan in de wet staat dat deze niet hoger mag zijn dan dat deze in 1990 was. Het RIVM, PNL, V&W geven allemaal toe dat dat niet haalbaar is tenzij er ergens anders gevlogen gaat worden.

De mogelijkheden tot het bouwen van andere platforms zijn legio waarbij opgemerkt dient te worden dat een platform in zee, met de huidige know how en de enorme hoeveelheid zandbanken die chemisch kunnen worden gehard, het meest voor de hand ligt. Studies zijn reeds verricht, technieken zijn verbeterd (dit in tegenstelling tot het stiller worden van vliegtuigen dan wel het weren van "herriebakken").

Het kan niet zo zijn dat de overheid 2 miljoen mensen in de Randstad mag terroriseren terwijl ieder ander bedrijf zich aan stringente regels dient te houden, Schiphol moet af van het imago een vrijstaat in Nederland te zijn. Helaas draagt de gehele politiek (kabinet + parlement) hier alleen maar aan bij.

Door op andere locaties Schiphol uit te breiden verschaft het de mogelijkheid Schiphol te laten groeien tot mainport. Zoals Rotterdam ooit het centrum was van maritiem vervoer van goederen met doorstroom naar het achterland, kan Schiphol dat doen voor luchtvaart.

Het probleem zit hem in de overlast die vliegverkeer met zich meebrengt. Onbeperkte groei kan alleen als Nederland tot woestijn wordt verklaard. Indien u nu de berekende contouren bekijkt ziet u al een enorme vlek. De vlek is in werkelijkheid nog veel groter maar dat heeft zijn redenen.

Schiphol zit dus al vrij ver over de grenzen van het toelaatbare heen.

Om een expansie te bewerkstelligen zal dat ergens anders moeten. Een platform in zee, slechts 5 km uit de kust is een oplossing zolang er met oosten wind maar niet richting kust wordt gestart.

Breng al het transit verkeer over naar dit platform zodat er 40% minder herrie voor de omgeving is.

Het overige verkeer kan prima vanaf Schiphol blijven vliegen, iedere extra kist zal moeten vertrekken / landen op het nieuwe platform.

De waarde van grond en huizen in Noord en Zuid Holland zullen met sprongen omhoog gaan. De infrastructuur rond Amsterdam hoeven niet met enorme bedragen te worden uitgebreid. Een halve volksverhuizing (Castricum, Spaarndam, etc) hoeft niet plaats te vinden. Mensen kunnen weer slapen.

De economie krijgt een prima impuls qua werkgelegenheid.

Het bouwen van een platform in zee heeft een goede uitstraling van High Tech land Nederland op de rest van de wereld.

De expansie vergeleken met de expansie in Noord Holland is onbeperkt.

Nadeel: het kost geld.

Zo spoedig mogelijk.

Tot de realisatie moet de overlast voor de omwonenden worden teruggebracht.

Helaas zit de overlast van vliegverkeer niet 'tussen de oren' zoals Neelie Kroes durfde te beweren vanuit Brussel en is het daadwerkelijk een vorm van terreur voor de omwonenden die geen enkele manier hebben om te ontsnappen aan gebulder.

Bovendien worden de huidige afspraken met voeten getreden, er MOET een oplossing komen, dit kan niet langer zo.

De ontwerpen en technieken liggen klaar, indien gewenst kan ik ze wel opzoeken maar naar het schijnt liggen de modernste versies ergens in een la op het ministerie van V&W. De politiek wil lijkt echter te ontbreken om ze ook eens door te lezen.

Er zijn verscheidene varianten denkbaar:

1) impregneren zandgrond. Bodem zet uit, komt omhoog, afpalen, asfalt erop, terminal naar de wal met een ondergrondse buis (zand is hiervoor prima geschikt), aansluiten met spoorweg en klaar. In eerste instantie is het platform in zee slechts bedoeld voor transit verkeer. De faciliteiten die Schiphol-land biedt zijn niet nodig.

2) Een drijvend platform dat gericht kan worden op de windrichting. Holle buizen verticaal, verankerd rond een spil. Het platform kan draaien tegen de windrichting in. In plaats van meerdere banen te moeten hebben vanwege weersomstandigheden verschaft een dergelijk platform meerdere mogelijkheden.

  
Spaarndam

# Verbetervoorstel Wet Luchtvaart



## 1. Inleiding

In 2005 wordt de Wet Luchtvaart uit 2003 geëvalueerd. In de PKB Schiphol die in 1996 werd vastgesteld beloofde de overheid een aanzienlijke afname van de aantallen geluidsgeïndeneerden vanaf 2003. Volgens de rijksoverheid biedt de nieuwe Wet Luchtvaart een gelijkwaardige bescherming. Omdat deskundigen (zie. Berkhout, zie. MER) en de Tweede Kamer dat betwijfelen, heeft minister Netelenbos beloofd dat in 2005 wordt bekeken of de nieuwe Wet Luchtvaart genoeg bescherming biedt. Na lang aandringen heeft de Eerste Kamer in april 2003 van de Staatssecretaris de definitieve belofte gekregen dat de Wet Luchtvaart in 2005 zal worden geëvalueerd op basis van de milieubeloftes in PKB uit 1995 en niet op basis van een afgezwakte samenvatting van die beloftes in de Wet Luchtvaart (de zogenaamde overgangsbepalingen).

## 2. Uitgangspunten verbetervoorstellen Milieudefensie

Milieudefensie wil een beter systeem van milieugrenzen in de Wet Luchtvaart. De luchtvaart en omwonenden weten dan voor de toekomst echt waar ze aan toe zijn. De overheid mag geen verwachtingen wekken die later niet worden nagekomen. Een duidelijke wet met strakke grenzen betekent ook dat gebieden die nu gereserveerd zijn voor luchtvaartoverlast, nu of in de toekomst, gebruikt kunnen worden voor wonen, werken en recreëren. In de Randstad wordt ruimte steeds schaarser terwijl groene ruimte, ook als vestigingsvoorwaarde voor ondernemingen, steeds belangrijker wordt. Milieudefensie wil daarom in de eerste plaats een handhavingssysteem dat:

- voorkomt dat grote stukken potentiële woon en recreatiegebieden op slot gaan;
- bewoners en recreanten beschermt tegen lawaai, verontreiniging, stank en risico's;
- de beloftes uit de PKB, zoals die werden bevestigd in de motie Baarda, gestand doet.

We roepen hier de woorden van Minister Netelenbos op 25-2-2002 in herinnering:

*"Als blijkt dat de overgang niet gelijkwaardig is, zal het beleid worden aangepast."*

In de tweede plaats moet er ook in de toekomst actief worden gewerkt aan het verminderen van de overlast. Nederland moet serieus aan het werk met de actieplannen die de EU voorschrijft in de richtlijn geluid 2002-49. Er is in de toekomst ruimte voor verbetering door beter gebruik van vliegroutes en modernere navigatiesystemen.

## **Milieugrenzen (hoofdstuk 3 t/m 7)**

Voor de uitwerking van de milieugrenzen grijpen wij terug op de Burgerinitiatiefwet Luchtvaart (BiwL) die we in juni 2001 publiceerden en op het optiedocument 'Stiller vliegen boven Nederland' en de verbetervoorstellen (in het bijzonder de voorstellen 1 en 2), die werden gepubliceerd door Stichting Natuur en Milieu (SNM 2004, 2005). De Burgerinitiatiefwet is een minutieuze uitwerking van een set fatsoenlijke milieugrenzen voor Schiphol, conform de politieke belofte dat de Wet Luchtvaart een gelijkwaardige bescherming voor mens en milieu zou bieden als de PKB. We maken tevens gebruik van de inzichten die werden verzameld in de voortgangsrapportages van de Commissies Deskundigen Vliegtuiggeluid en rapportages van het RIVM. De kern van ons voorstel bestaat uit de volgende uitgangspunten

### Geluidoverlast

- Het garanderen van optimale bescherming tegen geluidhinder door middel van ringen (Lden en Lnight "contouren") vastgelegd in 389 handhavingpunten zoals beschreven in de BiwL (gebaseerd op de PKB 1995).
- Een correcte vertaling van de geluidsgrenswaarden in de geluidsmaten Lden en Lnight
- Het in de wet opnemen van grenzen voor laagfrequent geluid, het zogenaamde grondlawaai.
- Vliegen volgens smalle corridors wat mogelijk is met moderne navigatie systemen zoals het plaatsbepalingssysteem Gallileo en het uitstellen van manoeuvres tot vliegtuigen op hoogte zijn of boven zee.
- Het uitvoeren van actieplannen die de geluidsoverlast beperken.

### Risico

Inmiddels is de situatie rond het groepsrisico behoorlijk uit de hand gelopen. Wij stellen een stop voor op grote projecten (gebouwen met veel bewoners of bezoekers) in de nabijheid van Schiphol, een einde aan het vliegen over Amsterdam (Oud West, Zuidas) en aan de manoeuvres boven (onder andere) Amsterdam Zuidoost en een standstill van het risicogewicht op het niveau 2003.

### Stank

In de Wet Luchtvaart moeten grenswaarden worden opgenomen voor de toegestane hoeveelheid (kerosine)stank.

### Luchtvervuiling

In de Wet Luchtvaart moeten absolute grenzen worden opgenomen voor de uitstoot van schadelijke stoffen. Daarbij moet rekening worden gehouden met de EU-normen.

Voor deze vier milieu-aspecten zijn in de PKB uit 1995, die ten grondslag lag aan de uitbreiding van Schiphol met de Polderbaan, grenzen opgenomen. Het ging om de dubbeldoelstelling: groei mogelijk maken met minder overlast. We vinden dat luchthaven en overheid zich, zoals beloofd, moeten houden aan die grenzen.

De vertaling van de dubbeldoelstelling uit de PKB in de Burgerinitiatiefwet Luchtvaart:

Vanwege het streven naar een duurzame ontwikkeling moet verbetering plaatsvinden van de kwaliteit van het leefmilieu. Daartoe mag in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid en moet de situatie verbeteren voor luchtvaartgeluid.

Binnen het kader van deze milieugrenzen krijgt Schiphol de ruimte zich optimaal te ontwikkelen. Elk besluit, volgend op het eerste luchthavenindelingbesluit, garandeert een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid en geluidbelasting, dat voor ieder van deze aspecten, gelijk is aan respectievelijk beter is dan het niveau van 1990.

In dit verbetervoorstel staan de juridische passages, veelal rechtstreeks afkomstig uit de burgerinitiatiefwet, vetgedrukt in kaders.

### **Sturing (hoofdstuk 8)**

De luchthaven moet in het belang van de omgeving en haar eigen belang om de milieuruimte optimaal te benutten, meer werken met emissieafhankelijke luchthavenbelasting. Het rijk heeft de taak een directie te benoemen die zich inzet om afdoende bereikbaarheid van Nederland te garanderen tegen zo laag mogelijke milieukosten.

### **Handhaving (hoofdstuk 9)**

De verantwoording voor de handhaving van de milieuregels wordt gelegd in handen van de inspectie VROM. Veel van de voorstellen uit de burgerinitiatiefwet voor de handhavingsregimes voor de diverse milieuaspecten worden in dit verbetervoorstel niet opnieuw behandeld.

Een degelijk handhavingssysteem is echter wel essentieel. De Titels 8.1, 8.2 en 11.2 uit de bijgevoegde Burgerinitiatiefwet zijn nog immer actueel. Wat betreft het essentiële onderwerp "rechtsbescherming" verwijzen we naar Titel 8.7. We komen in dit verbetervoorstel wel terug op het gebruiksplan en op het verdisconteren van verbeteringen. Ook stellen we voor om de 3% toegestane overschrijdingen van de luchtverkeerswegen per baan te laten gelden, om lokale excessen te voorkomen.

### **Economische gevolgen (hoofdstuk 10)**

De economische gevolgen van de voorstellen zijn beperkt omdat er vooral bestaande afspraken worden omgezet in duidelijke en handhaafbare regels. Beperkte gevolgen voor de capaciteit kunnen worden opgevangen door (milieu)heffingen te verhogen zodat vooral de voor de economie en de mainport meest aantrekkelijke vluchten, waarvoor de (zakelijke) passagiers relatief meer willen betalen gehandhaafd worden. Groeimogelijkheden zullen moeten worden gezocht in het aantrekken van een stillere, schonere luchtvloot en geavanceerde navigatiemethodes.

Omdat de PKB voor de milieuhinder en de veiligheidsrisico's het beschermingsniveau vastlegt dat naar het oordeel van de milieuorganisaties en omwonenden *minimaal* zou moeten gelden, zijn in de voorstellen ook de mogelijkheid opgenomen om tot een verbetering van dit beschermingsniveau te komen. Winst die in de toekomst geboekt wordt door technologische vooruitgang, dient gelijkelijk verdeeld te worden over enerzijds het



milieu en de omwonenden en anderzijds de luchtvaartsector.

Hieronder werken we deze punten verder uit. De juridische passages in dit verbetervoorstel, tekstvoorstellen voor de Wet Luchtvaart, (veelal rechtstreeks afkomstig uit de burgerinitiatiefwet) zijn vetgedrukt in kaders.

### 3. Geluidoverlast

Milieudefensie stelt geluidsregels voor die gericht zijn op bescherming van de bevolking, en die de in de PKB voorgeschreven verbeteringen op het gebied van geluid garanderen. Het systeem is enerzijds meer waarheidsgetrouw en kent anderzijds ook een zekere mate van flexibiliteit omdat een té rigide systeem (o.a. voor de exploitant en de luchtvaartmaatschappijen) niet werkbaar zou zijn. Waarheidsgetrouwheid wordt gerealiseerd door geluid niet alleen meer te berekenen maar ook te meten. De flexibiliteit heeft gestalte gekregen door allereerst slechts geluidhandhavingpunten te lokaliseren in de buurt van aaneengesloten woonbebouwing en bijzondere natuurgebieden en ten tweede door ten behoeve van wijzigingen van aan- en uitvliegroutes geclausuleerde wijzigingen van de grenswaarden in (het merendeel van) de geluidhandhavingpunten mogelijk te maken. De grenswaarden in de handhavingpunten worden bepaald met een scenario waarin wordt gevlogen volgens de methodes uit het optiedocument "Stiller vliegen boven Nederland" (SNM 2004). Daarbij is een correcte vertaling van de geluidsgrenswaarden in de geluidsmaten  $L_{den}$  en  $L_{night}$  essentieel.

Vervolgens kunnen het TVG, het 'totaal volume geluid', en de norm voor geluidhinder, bepaald op basis van aantallen geluidgehinderden, uit de wet verdwijnen.

Sinds het in gebruik nemen van de Polderbaan is in Hoofddorp-noord duidelijk geworden dat ook geluid dat niet valt binnen de dB(A) geluidsmetingen ernstige hinder kan veroorzaken. Voor deze vorm van overlast moeten daarom ook grenswaarden worden vastgesteld. Essentieel is in dit verband een verbod op nachtelijke starts op de Polderbaan.

Tenslotte worden ten behoeve van de actieplannen die volgens EU-richtlijn 2002-49 moeten zijn opgesteld voor 18 juli 2008, doelstellingen op basis van de WHO-richtlijnen voor gezondheid en geluid in de wet opgenomen.

#### Voordelen voor omwonenden

Er wordt een (maximaal) geluidslandschap vastgelegd.

De beloofde afname van de hinder wordt zo gerealiseerd.

Er komen vaste luchtverkeerswegen van beperkte breedte tot op grote afstand van Schiphol, zodat hinder voorspelbaar blijft en er stille gebieden overblijven.

Woningbouw binnen de oude 20kE zone wordt op een aantal plekken mogelijk.

#### Gevolgen voor luchtvaart en economie

Het 'totaal volume geluid', TVG, kan verdwijnen. Vliegtuigen mogen meer lawaai produceren, zolang dit binnen de contouren blijft en omwonenden meeprofiteren van de winst die de inzet van stillere vliegtuigen oplevert.

Moderne navigatietechniek en stillere vliegtuigen bieden hiervoor mogelijkheden.

Een degelijke wet biedt duidelijkheid voor de lange termijn, wat betreft investeringen en de capaciteit van de luchthaven.

1. Voor de luchthaven wordt een stelsel van 389 geluidhandhavingspunten vastgesteld, waarbij voor ieder van die geluidhandhavingspunten grenswaarden zijn vastgesteld in de rekeneenheden Lden en Lnight. De precieze locatie van de geluidhandhavingspunten is aangegeven op een topografische kaart.
2. 50 van de geluidhandhavingspunten, genoemd in het eerste lid, worden uitgerust met instrumenten die een concrete meting van vliegtuiggeluid mogelijk maken;
3. De in het tweede lid bedoelde 50 punten worden als zodanig aangemerkt in bijlage X bij de wet.
4. De grenswaarden in Lden en Lnight per geluidhandhavingspunt zijn opgenomen in een amvb op grond van de wet.
5. Rondom de luchthaven bestaat een gebied dat de geluidhandhavingspunten met een grenswaarde 58 dB(A) Lden en hoger omvat. Dit gebied wordt aangeduid als 'de eerste schil'.
6. Rondom de luchthaven bestaat een gebied dat de geluidhandhavingspunten met een grenswaarde tussen 57,99 en 53 dB(A) Lden omvat. Dit gebied wordt aangeduid als 'de tweede schil'.
7. Rondom de luchthaven bestaat een gebied dat de geluidhandhavingspunten met een grenswaarde tussen 52,99 en 48 dB(A) Lden omvat. Dit gebied wordt aangeduid als 'de derde schil'.
8. Rondom de luchthaven bestaat een gebied dat de geluidhandhavingspunten met een grenswaarde tussen 47,99 en 43 dB(A) Lden omvat. Dit gebied wordt aangeduid als 'de vierde schil'.
9. De in het vierde lid bedoelde grenswaarden (Lden en Lnight) voor de geluidhandhavingspunten uit de eerste schil zijn niet voor wijziging vatbaar.
10. De in het vierde lid bedoelde grenswaarden kunnen, voor zover het gaat om grenswaarden voor geluidhandhavingspunten binnen de tweede, derde of vierde schil, alleen worden verhoogd, indien tegenover elke verhoging van een grenswaarde in een geluidhandhavingspunt een tienvoudige verlaging staat van de grenswaarde in een ander geluidhandhavingspunt of in meerdere andere geluidhandhavingspunten tezamen, gelegen in dezelfde schil.

### Toelichting

Meer in het bijzonder zit dit systeem als volgt in elkaar. Voorgesteld wordt om een stelsel vast te leggen van 389 geluidhandhavingspunten, die allen zijn gelegen in de directe nabijheid van (toekomstige) woongebieden en een aantal bijzondere natuurgebieden. Op 50 van deze geluidhandhavingspunten worden geluidmeetinstrumenten geïnstalleerd die het lawaai van overkomende vliegtuigen meten. Deze 50 geluidmeetpunten dienen om de in de overige 339 punten berekende geluidhinder, door middel van metingen te kunnen valideren. Een gedetailleerde uitwerking van dit voorstel is terug te vinden in het rapport "Meetpuntennetwerk geluidhinder Schiphol" van Stichting Natuur en Milieu, waarin ook door de NLR de daarvoor benodigde berekeningen zijn uitgevoerd. Vanwege modeltechnische redenen ontbreken meetpunten in Castricum en omgeving. Vanzelfsprekend moeten deze worden toegevoegd.

Voor ieder van de 389 geluidhandhavingspunten worden twee maximaal toegestane geluidswaarden vastgesteld: voor het gehele etmaal (Lden) en voor de nacht (Lnight). De geluidhandhavingspunten zijn dus voor Lden en Lnight gelijk en voor ieder geluidhandhavingspunt gelden twee maximale waarden. De verbeteringen die door de PKB zijn voorgeschreven op het gebied van geluid, zijn in deze grenswaarden verdisconteerd. Eén van de 50 echte meetpunten is het zogenaamde punt K bij Aalsmeer. In de PKB is vastgelegd (p. 13) dat de geluidbelasting gedurende het etmaal op dat punt

niet hoger mag zijn dan 49 Ke. Herberekend in de eenheid  $L_{den}$  is dit 62,7 dB(A)  $L_{den}$ . Een overzicht van deze 389 geluidhandhavingspunten en daarvoor geldende waarden wordt als bijlage bij deze voorstellen opgenomen.

Bij de waarden voor de nacht is uitgegaan van een periode van 8 aaneengesloten uren (van 23.00 tot 07.00 uur) zoals die is voorgeschreven (ten behoeve van de gezondheid van de omwonenden) door de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) en zoals deze binnen enige jaren verplicht is in het kader van de Europese Unie<sup>1</sup>.

Om de waarden vast te stellen voor ieder van de 389 geluidhandhavingspunten is gebruik gemaakt van de computergegevens uit 1996 over het gebruik van de luchthaven die destijds zijn gebruikt om de geluidsgrenzen voor circa 300 punten op en rond de geluidszones van het vijfbanenstelsel vast te leggen. Op basis van die gegevens is een herberekening gemaakt in de 'moderne' (en ook op Europees niveau gehanteerde) geluideenheden  $L_{den}$  en  $L_{night}$ .

De geluidhandhavingspunten liggen verspreid in een groot gebied rondom de luchthaven en naarmate het geluidhandhavingspunt verder ligt van de luchthaven zal de geluidgrenswaarde voor dat punt lager zijn. De geluidhandhavingspunten en hun locaties zijn opgedeeld in vier schillen rondom de luchthaven. In de eerste schil liggen alle geluidhandhavingspunten waar een grenswaarde van 58  $L_{den}$  en hoger is vastgelegd. Voor ieder van de geluidhandhavingspunten in deze schil geldt dat de waarden in  $L_{den}$  en  $L_{night}$  niet kunnen worden gewijzigd. Hiermee wordt op het gebied van geluidbelasting de continuïteit en rechtszekerheid die ook door de PKB werd geboden, gewaarborgd.

Om echter niet een systeem vast te stellen dat té rigide is en om dus mogelijk te maken dat aan- en uitvliegroutes kleine aanpassingen ondergaan, zijn wijzigingen van de grenswaarden in de geluidhandhavingspunten uit de tweede, derde en vierde schil wel mogelijk. De tweede schil betreft de geluidhandhavingspunten waar een waarde tussen 58 en 53  $L_{den}$  wordt gemeten of berekend, de derde schil de punten tussen 53 en 48  $L_{den}$  en de vierde schil de geluidhandhavingspunten tussen 48 en 43  $L_{den}$ . Een wijziging die ertoe leidt dat in een geluidhandhavingspunt de grenswaarden in  $L_{den}$  en  $L_{night}$  hoger worden (wat betekent dat er op die locatie meer geluidhinder wordt toegestaan) dient echter binnen dezelfde schil in tienvoud te worden gecompenseerd. Deze compensatie met een factor 10 is nodig in het licht van de norm dat technologische verbeteringen ten goede moeten komen aan zowel milieu als omwonenden (waarover hierna meer) en in het licht van het feit dat geluidhinder een erkende bron van gezondheidsklachten is voor omwonenden.

Een voorbeeld: wordt in een geluidhandhavingspunt in de vierde schil de grenswaarde van 45 dB(A)  $L_{den}$  gewijzigd in een waarde van 47 dB(A)  $L_{den}$ , dan dient in deze schil bijvoorbeeld ofwel in tien geluidhandhavingspunten een verbetering van 2 dB(A)  $L_{den}$  plaats te vinden, ofwel in bijvoorbeeld een geluidhandhavingspunt een verbetering met 20 dB(A)  $L_{den}$ .

Het systeem met 389 geluidhandhavingspunten met bedoelde vier schillen biedt een

---

<sup>1</sup> Proposal for a directive relating to the assessment and management of environmental noise, 2000/0194 (COD) 14828/00

toereikende dichtheid en daarmee een kader om te voldoen aan de voorwaarde die op Europees niveau wordt gesteld ten aanzien van noise mapping<sup>2</sup>.

Omdat ieder systeem bij een eerste toepassing bepaalde moeilijkheden kan ondervinden, zo ook het gebruik van de nieuwe eenheden  $L_{den}$  en  $L_{night}$  het meer intensief gebruik van geluidmeetinstrumenten, dienen ter controle op zijn minst gedurende enige tijd (bijvoorbeeld een periode van twee tot drie jaar) ook de (tot nu toe gehanteerde) berekeningen in  $K_e$  en  $L_{aeq}$  plaats te vinden en dienen in de punten waar meetapparatuur wordt geïnstalleerd, meerdere meetsystemen naast elkaar te worden toegepast, om de systemen onderling te ijken en om de uiteindelijke bruikbaarheid van één systeem op de lange termijn veilig te stellen.

Voor een nadere toelichting en technische uitwerking verwijzen wij naar het verbetervoorstel zoals dat door Stichting Natuur en Milieu is ingediend (SNM 2005)

#### **4. Actieplan beperking Geluidsoverlast**

In de Wet Luchtvaart moet worden vastgelegd dat de overheid er naar streeft de geluidsoverlast terug te brengen naar niveaus die aanvaardbaar zijn volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Wat betreft geluid is dit het einddoel van het disconteren van verbeteringen zoals beschreven in hoofdstuk 9.

Ten behoeve van de actieplannen die volgens EU-richtlijn 2002-49 moeten zijn opgesteld voor 18 juli 2008, worden doelstellingen op basis van de WHO-richtlijnen voor gezondheid en geluid in de wet opgenomen. Deze richtlijnen zijn te vinden in paragraaf 4.4 in <http://whqlibdoc.who.int/hq/1999/a68672.pdf>.

Concrete voorstellen daartoe zijn het sluiten van de uitvliegroute tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep en ten Noorden van Uithoorn, het aanpassen van de route boven Castricum en het verlengen van de nacht tot 7 uur 's ochtends, zodat er een 8-urige nachtperiode ontstaat. De WHO werkt momenteel aan een review van de "Night time Noise Guidelines". Om te voldoen aan deze richtlijnen moet het nachtelijk vliegverkeer flink stiller worden.

##### Voordelen voor omwonenden

Er komt zicht op gezonde geluidsniveaus.

##### Gevolgen voor luchtvaart en economie

Er komt een doelstelling voor de maximaal wenselijke geluidsoverlast. De luchtvaart weet zo wat het lange termijn doel is waar ze naar toe werkt.

Van het inzetten van stillere vliegtuigen of het aanpassen van vliegroutes zal de randstedelijke economie geen gevolgen ondervinden, zelfs als dit een kleine beperking van de capaciteit of de groeimogelijkheden van de luchthaven inhoudt. In hoofdstuk 10 gaan wij hier verder op in. Geluidswinst komt volgens actuele gezondheidswetenschappelijke inzichten ten goede aan het (economisch) functioneren van de samenleving.

#### **5. Risico**

**Rondom de luchthaven Schiphol worden de volgende veiligheidszones vastgesteld:**

<sup>2</sup> eveneens voorgeschreven op grond van het in voetnoot 4 aangehaalde voorstel voor een richtlijn.

1. de veiligheidszone op grond van de individueel risicocontour  $10^{-5}$ , waarbinnen zich geen woningen mogen bevinden. Deze veiligheidszone is aangegeven op een topografische kaart.
2. de veiligheidszone op grond van de individueel risico-contour  $10^{-6}$  waarbinnen zich niet meer dan 774 woningen mogen bevinden. Deze veiligheidszone is aangegeven op een topografische kaart.
3. voor het groepsrisico gelden de volgende normen:
  - a. de kans op een ongeval met 5 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N5) is niet hoger dan  $6,7 \times 10^{-4}$ ;
  - b. de kans op een ongeval met 10 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N10) is niet hoger dan  $3,9 \times 10^{-4}$ ;
  - c. de kans op een ongeval met 20 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N20) is niet hoger dan  $1,7 \times 10^{-4}$ ;
  - d. de kans op een ongeval met 40 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N40) is niet hoger dan  $6,4 \times 10^{-5}$ ;
  - e. de kans op een ongeval met 100 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N100) is niet hoger dan  $1,1 \times 10^{-5}$ ;
  - f. de kans op een ongeval met 200 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N200) is niet hoger dan  $1,4 \times 10^{-6}$ ;
  - g. de kans op een ongeval met 400 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N400) is niet hoger dan  $2,4 \times 10^{-8}$ .

Voor de industrie geldt een richtwaarde voor het Groepsrisico (GR) van maximaal  $10^{-5}$  per jaar voor 10 doden, van  $10^{-7}$  voor 100 doden en  $10^{-9}$  voor 1.000 doden.

Voor Schiphol is tot nu toe geen groepsrisiconorm vastgesteld, hoewel dit op grond van de PKB (p. 16) wel voorgeschreven is. Dit type risiconormering is bedoeld om grenzen te stellen voor rampen als de Bijlmerramp, maar ook voor een ramp als in Enschede. De normen die wij voorstellen, zijn een vertaling van de verplichting dat het GR van de luchthaven Schiphol niet groter wordt dan het in 1990 was.

Door de overheid wordt verwezen naar een risiconormering op grond van 'totaal risicogewicht'. Dit is echter geen normering die in de plaats gesteld zou kunnen worden van het groepsrisico. Immers, het verschil tussen een grote hoeveelheid vluchten over dicht bebouwd gebied en diezelfde hoeveelheid vluchten boven niet bebouwd gebied is in een normering op grond van totaal risicogewicht niet terug te vinden, terwijl het evident is dat een vliegtuig dat neerstort boven dicht bebouwd gebied, veel meer slachtoffers zal maken dan wanneer datzelfde vliegtuig neerstort in niet bebouwd gebied. Juist een normering op basis van groepsrisico voorziet in het 'meenemen' van de verschillen in de aantallen mensen die in een bepaald gebied wonen.

Inmiddels is duidelijk dat het groepsrisico in 2005 t.o.v. 1990 al verdubbeld is. Gedeeltelijk komt dit door een toename van bevolkingsconcentraties in de omgeving van de luchthaven. We stellen daarom een stop voor op grote projecten (gebouwen met veel bewoners of bezoekers) in de nabijheid van Schiphol en een einde aan vluchten over Amsterdam, inclusief de Zuidas en aan vliegmanoeuvres boven Amsterdam Zuidoost. 60% van de toename van het GR is namelijk te wijten aan de groei van de luchtvaart (gecompenseerd voor de verbeterde vliegveiligheid), dit wordt in de Wet Luchtvaart het "risicogewicht" genoemd. Er moet daarom onmiddellijk een stand still voor dit "risicogewicht" komen. Binnen enkele jaren moet het groepsrisico (NLR en RIVM berekenden dit in rapport 620100004/2005, Ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol, 1990- -2010) terug zijn gebracht tot het niveau van 1990, zoals vastgelegd in de motie Van Gijssel.

## Voordelen voor omwonenden

Er komt een eind aan de toename van de onveiligheid

## Gevolgen voor luchtvaart en economie

Voorlopig kan de luchtvaart nauwelijks verder groeien. Eerst moet er onderzocht worden hoe het groepsrisico beperkt kan worden. Gelukkig werkt het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan een Causale Modelling van de luchtvaartveiligheid, waaruit verbeteropties zouden kunnen worden gedestilleerd.

## **6. Luchtvervuiling**

In de PKB is als beslissing van wezenlijk belang vastgelegd dat voor luchtverontreiniging stand still geldt ten opzichte van 1990. Voor zes stoffen zijn daarbij grenswaarden gegeven voor uitstoot daarvan door luchtvaart, wegverkeer, industrie, land- en tuinbouw en ruimteverwarming gezamenlijk, in een gebied van 20 bij 20 km rondom de luchthaven<sup>3</sup>.

1. Voor de emissies door de luchthaven Schiphol, inclusief het luchtverkeer in het studiegebied rondom de luchthaven van 20 bij 20 km en voor het vliegverkeer tot 3.000 voet hoogte, per jaar lopend van 1 november tot en met 31 oktober, gelden voor de volgende stoffen de volgende maximale waarden:

CO	:	4.456 ton;
NO <sub>x</sub>	:	3.896 ton;
VOS	:	595 ton;
SO <sub>2</sub>	:	351 ton;
zwarte rook	:	142 ton.

Wanneer de emissie door de andere bronnen zodanig daalt dat er binnen de maximale emissie voor alle bronnen tezamen meer 'ruimte' bestaat voor de luchtvaart, dan kan deze ruimte ook door de luchtvaart worden opgevuld. Aan dit opvullen van eventuele ruimte dient echter in het kader van de rechtszekerheid een grens te worden gesteld (de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kwam bij uitspraak van 8 augustus 2000, no. 200002212/1/G11, ook tot dit oordeel).

Als maximumgrens is in deze voorstellen gekozen voor de emissiecijfers zoals die zijn berekend in het kader van het rapport 'luchtverontreiniging en geur' bij het IMER uit 1993 (rapport waaraan ook de 'correcte' PKB cijfers zijn ontleend). De berekening die in het kader van het IMER is uitgevoerd voor alleen emissies door de luchtvaart op en rond Schiphol had betrekking op een scenario met vijf banen in 2015. De uitkomsten van die berekeningen zijn dan ook in onze voorstellen als maximum overgenomen.

<sup>3</sup> Door een fout bij het opstellen van de PKB zijn echter de verkeerde cijfers uit het IMER (integraal milieu effect rapport) vastgelegd als beslissing van wezenlijk belang. BIJ brief van 11 juli 1997 (TK 1996-1997, 23 552 no. 74) hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dit willen wijzigen. Ook is ten onrechte het studiegebied weergegeven als 10 bij 10 km. Dat moet 20 bij 20 km zijn. WIJ hanteren evenals de Minister de 'juiste' cijfers en het juiste studiegebied uit het IMER.

### Voordelen voor omwonenden

Gezonde lucht maakt het met name voor mensen met problemen aan de luchtwegen mogelijk om te blijven wonen in de regio Schiphol-Amsterdam.

### Gevolgen voor luchtvaart en economie

Effectieve luchtkwaliteitsnormen kunnen wellicht voorkomen dat de luchthaven onder het regime van de Europese richtlijn luchtkwaliteit op slot gaat.

## **7. Stank**

1. De Luchthaven dient er zorg voor te dragen dat in gebieden met aaneengesloten woonbebouwing (bebouwde kom) wordt voldaan aan een maximale geurconcentratie van 1 geureenheid (Ge) per m<sup>3</sup> in 98% van de tijd.

De geur van Schiphol (kerosine) valt niet onder de categorie geuren die door mensen in de regel als prettig wordt ervaren. Dit blijkt ook wel uit het feit dat bij de klachttelefoon van de Commissie Geluidhinder Schiphol in toenemende mate telefoontjes binnenkomen van mensen die last hebben van stankhinder.

Bovendien zijn de associaties die omwonenden hebben bij geurhinder, te weten dat dit schadelijk is voor hun gezondheid, juist gezien de soorten stoffen die de geurhinder door vliegverkeer veroorzaken, ook grotendeels gerechtvaardigd.

Noch de feitelijke situatie in de omgeving van Schiphol noch het nationaal stankbeleid geven dan ook enige aanleiding om die normen weg te laten. Sterker nog, tegen deze geurhinder dient actief te worden opgetreden. Bovendien is het voor Schiphol goed mogelijk aan deze geurnorm te voldoen (slepen van vliegtuigen naar het begin van de startbaan, aanscherpen van tariefbeleid voor grote 'stankproducenten', etc.).

Het is om die redenen dat in de tekstvoorstellen van de milieuorganisaties en omwonenden een geurnorm is opgenomen die een gelijk beschermingsniveau biedt aan dat van de PKB. Wel is een norm opgenomen die makkelijker is te handhaven. Vastlegging van geurcontouren met daarin aantallen inwoners is verlaten. In plaats daarvan is de geurnormering die geldt voor bestaande activiteiten (de 98 percentiel norm) vastgelegd voor aaneengesloten woonbebouwing.

Concreet betekent dit dat slechts in 2% van de tijd (dus ongeveer 7 tot 8 dagen per jaar) de geurconcentratie in die woonwijken hoger mag zijn dan 1 geureenheid.

### Voordelen voor omwonenden

Belangrijkste voordeel is dat er minder hinder wordt ervaren. Daarbij is de wetenschap dat er een grens is aan de hinder bevorderlijk voor het beperken van de ergernis.

### Gevolgen voor luchtvaart en economie

Gehinderde omwonenden die niet serieus worden genomen door de luchthaven zijn een last voor de luchthaven. Met behulp van technische maatregelen is geurhinder te beperken en kunnen omwonenden tevreden worden gehouden.



## 8. Sturing

In de wet luchtvaart moet worden vastgelegd dat het de taak van de landelijke, provinciale en lokale overheden is, de hinder rond Schiphol zoveel mogelijk te beperken, en toename van overlast uit te sluiten. Op alle beleidsterreinen dient dit een uitgangspunt te zijn. Voor de overheden die eigenaar zijn van de luchthaven, betekent dit dat zij ook hun macht als aandeelhouders daartoe moeten aanwenden.

## 9. Handhaving

Het doel van de handhaving is het bieden van zekerheid aan alle betrokken actoren. Voor de juridische details verwijzen we naar de bijlage Burgerinitiatiefwet Luchtvaart. In dit hoofdstuk werken we twee belangrijke punten uit.

### Verdiscontering verbeteringen

Voor dit artikel wordt het volgende voorstel gedaan:

**1. Indien in de toekomst ten gevolge van technologische of andere ontwikkelingen:**

- de geluidsproductie van vliegtuigen afneemt,
- de externe veiligheidsrisico's door vliegverkeer afnemen,
- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door vliegtuigen afneemt,
- de stankhinder door vliegtuigen afneemt,

ten opzichte van de geluidsproductie, veiligheidsrisico's, uitstoot en stankhinder zoals die bestaan in het jaar 2003 dient dit voordeel voor 50% tot uitdrukking te komen in een aanscherping van de milieugrenzen.

1. Na inwerkingtreding van hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart, zal iedere twee jaar onderzoek worden verricht naar de vraag of het voordeel, als bedoeld in het eerste lid, zich voordoet en zullen de milieugrenzen, als bedoeld in afdeling 8.3., dienovereenkomstig worden aangepast.

De milieugrenzen zoals afgesproken in de PKB, zijn voor milieuorganisaties en omwonenden normen die het absolute maximum vormen van wat aan milieuhinder nog acceptabel kan zijn. Het is ook om die reden dat de milieuorganisaties en omwonenden zich destijds tegen de inhoud van de PKB hebben gekeerd.

Een norm van stand still ten opzichte van 1990 voor externe veiligheid, lokale luchtverontreiniging en stankhinder en een verbetering op het gebied van geluidhinder is naar het oordeel van de milieuorganisaties en omwonenden op tal van onderdelen voor het moment wel aanvaardbaar, maar voor de lange termijn ontoereikend.

Op de normen zelf valt dus zonder meer het een en ander af te dingen, maar in ieder geval is de PKB ontoereikend nu voor geen enkele milieuparameter voor de periode tussen 2003 en 2015 een streven naar verdere verbetering van de milieubelasting is opgenomen. Het bovenstaande tekstvoorstel beoogt aan dat streven naar verbetering gestalte te geven, op een manier die zowel de luchthaven als het milieu en de omwonenden ten goede komt.

Overschrijdingen van luchtverkeerswegen zijn in de huidige wet toegestaan in 3% van de gevallen. Deze norm zou per baan moeten gelden. Deze vorm van "flexibiliteit" wordt

momenteel door de luchtvaartsector namelijk gebruikt om de capaciteit op één baan (de Zwanenburgbaan) te vergroten. Door op een bepaalde plek alle overschrijdingen te concentreren wordt deze flexibiliteit moedwillig gebruikt om de capaciteit van het banenstelsel op te schroeven. 3% van alle vluchten wordt op deze wijze via een niet bestaande vliegroute geleid.

#### Voordelen voor omwonenden

Omwonenden profiteren mee van technologische en organisatorische vooruitgang.

#### Gevolgen voor luchtvaart en economie

De luchtvaart krijgt krediet voor en profiteert van technologische en organisatorische vooruitgang.

## Opstellen gebruiksplan

Voor deze paragraaf wordt het volgende tekstvoorstel gedaan:

1. Uiterlijk twee maanden voorafgaand aan het jaar lopend van 1 november tot en met 31 oktober stuurt de exploitant een gebruiksplan voor dat jaar aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Verkeer en Waterstaat.
2. Dit Gebruiksplan bevat tenminste:
  - a. een beschrijving per maand van de aantallen, grootteverdeling, geluidsklasse en soort vliegbewegingen die voor ieder van de maanden zijn gepland;
  - b. een beschrijving voor ieder van de milieuparameters geluid, externe veiligheid, lokale luchtverontreiniging en stankhinder, waarin de exploitant aantoont dat met het in dit lid onder a. bedoelde aantal vliegbewegingen voor dat jaar binnen de milieugrenzen van die parameters wordt gebleven.
  - c. een beschrijving van de aantallen slots die in dat jaar door de slotcoördinator zullen worden uitgedeeld.
1. De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, maakt onmiddellijk nadat hij van de exploitant een exemplaar van dit Gebruiksplan heeft ontvangen, de volledige inhoud van dit Gebruiksplan openbaar op de internetsite van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Om ook voorafgaand inzicht te kunnen hebben in de exploitatie van de luchthaven door de exploitant, wordt door de milieuorganisaties en omwonenden voorgesteld om in dit hoofdstuk de verplichting tot het opstellen van een Gebruiksplan, zoals die op grond van artikel 30b van de Luchtvaartwet bestond, in enigszins gewijzigde vorm te laten voortbestaan.

Een verschil met het oude stelsel is dat dit Gebruiksplan niet langer ter vaststelling aan de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt voorgelegd. Een ander verschil is dat het Gebruiksplan in het oude regime alleen voor wat de geluidsbelasting betreft een voorstel gaf over het gebruik in een jaar. In het onderhavige voorstel dient het Gebruiksplan voor alle milieuparameters een inzicht te geven in het gebruik voor een jaar.

Ook wordt een expliciete koppeling gemaakt met de slots die worden verdeeld voor datzelfde jaar door de slotcoördinator. Het begrip 'slot' wordt gebruikt in het kader van de International Air Transport Association (IATA) en is ook vastgelegd in de Europese Verordening van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens. Onder een 'slot' wordt in de verordening verstaan:

*"de in een dienstregeling opgenomen aankomst- of vertrektijd die op een bepaalde datum beschikbaar is voor een vliegtuigbeweging dan wel hieraan is toegewezen, op een luchthaven die volgens de bepalingen van deze verordening is gecoördineerd." (art. 2 sub a)*

De verordening is voor Nederland uitgewerkt in het Besluit Slotallocatie. Schiphol (besluit van 24 november 1997, Stb. 1997, 635) is aangewezen als gecoördineerde luchthaven in de zin van de verordening en het is de slotcoördinator die deze slots uitdeelt. Daarbij wordt het kalenderjaar in twee delen opgesplitst: de zomerperiode lopende van de zondag van het laatste weekend in maart tot de zaterdag van het laatste weekend in oktober (tegelijk met de ingang van de zomer- en wintertijd) en de resterende winterperiode..

Door in het Gebruiksplan inzicht te moeten geven in de verdeling van slots, kan voorafgaand aan een jaar bezien worden door onder andere de Minister van

Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer of deze verdeelde aantallen slots passen binnen de milieugrenzen die gelden voor de luchthaven.

#### Voordelen voor omwonenden

Omwonenden kunnen er op vertrouwen dat de overheid effectief kan reageren op de plannen van de luchthaven.

#### Gevolgen voor luchtvaart en economie

De luchthaven weet van tevoren waar ze aan toe is.

### **10. Economische gevolgen**

In de diverse hoofdstukken is al in gegaan op de economische gevolgen van de diverse verbetervoorstellen. In het algemeen kan gesteld worden dat een aantal van onze voorstellen gevolgen zullen hebben voor het aantal vluchten dat Schiphol af kan handelen en dus voor de werkgelegenheid op de luchthaven. Het gaat dan met name om

- Stand still Groepsrisico;
- Correcte vertaling  $K_e$  in  $L_{den}$ ;
- WHO richtlijnen geluid en gezondheid.

De overige voorstellen bieden vooral meer zekerheid voor het milieu en de omwonenden. Naar onze inschatting is een voorlopig einde van de groeimogelijkheden van Schiphol geen groot probleem voor de Nederlandse of de randstedelijke economie. Ook als secundaire hub naast Parijs CDG blijft Schiphol een grote luchthaven met een goede netwerkkwaliteit. De Randstad als geheel is met het tot stand komen van de HSL lijnen naar Brussel-Parijs en Ruhrgebied-Frankfurt uitstekend ontsloten.

We zijn er van overtuigd dat bereikbaarheid niet het probleem is voor de ontwikkeling van de randstad. Ruimtelijke kwaliteit, ofwel aantrekkelijke woon- en recreatiegebieden, is minstens zo belangrijk. Het inperken van het ruimtebeslag en de overlast van de luchthaven levert een belangrijke bijdrage aan de concurrentiepositie van de Schipholregio.

## V00062

Milieudefensie wil een beter systeem van milieugrenzen in de Wet Luchtvaart. De luchtvaart en omwonenden weten dan voor de toekomst echt waar ze aan toe zijn. De overheid mag geen verwachtingen wekken die later niet worden nagekomen. Een duidelijke wet met strakke grenzen betekent ook dat gebieden die nu gereserveerd zijn voor luchtvaartoverlast, nu of in de toekomst, gebruikt kunnen worden voor wonen, werken en recreëren. In de Randstad wordt ruimte steeds schaarser terwijl groene ruimte, ook als vestigingsvoorwaarde voor ondernemingen, steeds belangrijker wordt. Milieudefensie wil daarom in de eerste plaats een handhavingssysteem dat:

- voorkomt dat grote stukken potentiële woon en recreatiegebieden op slot gaan;
- bewoners en recreanten beschermt tegen lawaai, verontreiniging, stank en risico's;
- de beloftes uit de PKB, zoals die werden bevestigd in de motie Baarda, gestand doet.

Zie hiervoor het PDF-bestand en de oorspronkelijke burgerinitiatiefwet die we per post toezenden in drievoud.

## V063 Zaandam

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag

BURGEMEESTER &  
WETHOUDERS

Postbus 2000  
1500 GA Zaandam

Bezoekadres:  
Gemeentehuis  
Bannehof 1,  
1544 VX Zaandijk

Fax: (075) 655 20 98  
postbus@zaanstad.nl

uw kenmerk DGL/04.U02532  
tel. informatie (075) 655 21 05  
onderwerp Verbetervoorstellen evaluatie Schipholbeleid  
ons kenmerk  
Zaanstad,  
Bijlage Notitie "Klachten versus vliegbewegingen"

24-uurs telefoon:  
0900 235 235 2 (€ 0,10 per minuut)  
[www.zaanstad.nl](http://www.zaanstad.nl)

Geachte heer/mevrouw,

In december 2004 hebben wij van uw ministerie het definitieve plan van aanpak van de evaluatie van de Wet luchtvaart ontvangen. Hierbij treft u onze reactie hierop met verbetervoorstellen van de gemeente Zaanstad. Aan de orde komen achtereenvolgens:

1. De situatie in Zaanstad
2. Ervaring van het huidige beleid van de Wet Luchtvaart
3. Nuancering Plan van aanpak evaluatie Schipholbeleid
4. De verbetervoorstellen van Zaanstad

Zaanstad vormt samen met de gemeenten Wormerland en Oostzaan de cluster Noord-Midden in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). De verbetervoorstellen zijn in nauw overleg met de andere clustergemeenten, de bewonersvertegenwoordigers van de cluster en het platform vliegtuigoverlast Zaanstad tot stand gekomen.

### 1. De situatie in Zaanstad

De gemeente Zaanstad is van mening dat het vermijden van overlast voorop staat. Zij hanteert daarbij het algemene principe van premieëring.

Zaanstad is een gebied dat zich kenmerkt door enerzijds sterke verstedelijking, anderzijds door een rijke natuur. De bevolkingsdichtheid is circa 1635 inwoners per km<sup>2</sup>, wat behoorlijk intensief genoemd mag worden. Een deel van Zaanstad valt binnen het beperkingengebied, zoals dat is aangegeven in het Luchthavenindingsbesluit van Schiphol.

Sinds de ingebruikname van het nieuwe banenstelsel van de Luchthaven Schiphol (vijf-banenstelsel) is de geluidsoverlast ten gevolge van vliegtuigverkeer vooral in Assendelft-Zuid toegenomen. Na het herstel van de invoerfout op 2 september 2004 is de overlast vooral in Zaandam-Zuid verder toegenomen. Volgens de gegevens van de luchthaven zelf gaat circa 43% van al de vliegbewegingen over de Zaanstreek. Deze overlast wordt weliswaar niet evenredig gestaafd door het aantal klachten uit deze regio, maar wordt wel degelijk ondervonden. Dit relatief geringe aantal klachten is inherent aan de flegmatieke instelling van de inwoner van Zaanstad, de Zaankanter, en het gegeven dat geluidsoverlast al langer bestaat. Zaanstad heeft zich ontwikkeld als traditionele industriestad waar van oudsher een sterke menging van wonen en werken heeft plaatsgevonden. Bewoners ondervinden daarvan hinder, maar onderschrijven het economische belang van de industrie voor de stad. Dat heeft geresulteerd in een tolerante levenshouding, wat inhoudt dat de Zaankanter niet snel klaagt langs officiële kanalen. Als de

relatie tussen de klachten bij de CROS en het aantal overvliegende vliegtuigen in beschouwing wordt genomen blijkt dat deze verhouding in Zaanstad wat lager ligt dan in andere regio's rond de Luchthaven Schiphol. Ter illustratie hiervan is een notitie 'Klachten versus vliegbewegingen' als bijlage toegevoegd. Toch is het aantal klachten aanzienlijk toegenomen. Het huidige beleid heeft er dus toe geleid dat het aantal klachten sterk is gestegen. Een klacht is subjectief en daarmee een minder zuiver criterium voor het opstellen en toetsen van beleid. Daarbij kan worden opgemerkt dat het aantal klagers relevanter is dan het aantal klachten. De geluidsbelasting is met de Polderbaan aanzienlijk gewijzigd. In de nieuw belaste gebieden heeft nog geen natuurlijke verschuiving plaatsgevonden. Na verloop van jaren zal hier door verhuizing een andere groep bewoners ontstaan die, naar mag worden aangenomen, geluidsoverlast meer zal accepteren.

## **2. Ervaring van het huidige beleid**

Het huidige beleid gaat uit van de zogenaamde dubbeldoelstelling, namelijk groei en verdere ontwikkeling van de luchthaven (mainport) binnen de beschikbare milieuruimte. Naast de mainportdoelstelling is er de doelstelling van een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving.

Met de huidige samenstelling van de luchtvloot kunnen op Schiphol ruim 500.000 vliegtuigbewegingen binnen de milieugrenzen worden verwerkt. Momenteel zijn er al meer dan 400.000 vliegbewegingen en bij een jaarlijkse groei van  $\pm 10$  % zal binnen enkele jaren de grens zijn bereikt. Om verdere groei van Schiphol dan mogelijk te maken zijn er twee opties: herziening van de norm of andere milieubeperkende maatregelen. De verwachte groei van het luchtverkeer in de komende jaren zal de huidige geluidsbelasting doen toenemen tot de grenswaarden van het LVB voor de geluidsbelasting in de handhavingpunten. De overlast zal dan ook naar verwachting in de komende jaren toenemen. De omschrijving dat er zo min mogelijk overlast is biedt onvoldoende duidelijkheid.

## **3. Nuancering Plan van aanpak evaluatie Schipholbeleid**

In definitieve Plan van Aanpak evaluatie van het Schipholbeleid komen drie vragen aan de orde:

1. Bieden de luchthavenbesluiten de in de wet beoogde bescherming? (motie Baarda).
2. Is het beleid effectief (wordt overlast beheerst en heeft de mainport groeiruimte binnen de milieu- en veiligheidsgrenzen)?
3. Zijn er verbeteringen mogelijk?

In het plan van aanpak worden aan de verbetervoorstellen vrij zware criteria gesteld ten aanzien van motivering, onderbouwing en de te verwachten effecten op de dubbeldoelstelling, dus op de ontwikkeling tot mainport en de invloeden op de omgeving. Daarnaast wordt informatie over de wijze van uitvoeren en een inschatting van de planning gevraagd.

Door vertegenwoordigers van uw ministerie is in diverse overlegsituaties aangegeven dat deze eisen niet zo strikt gehanteerd behoeven te worden als in het plan van aanpak is neergelegd. Hiervan is nooit een schriftelijke bevestiging gegeven, maar de gemeente Zaanstad heeft deze nuancering wel als uitgangspunt genomen. Bij sommige voorstellen zou het in beeld brengen van de effecten zo veel tijd en deskundigheid gemoeid zijn dat het niet realistisch is dit te vragen in het tijdsbestek van het indienen van verbetervoorstellen aan niet-deskundigen.

## **4. De verbetervoorstellen van Zaanstad**

De gemeente Zaanstad wil u hierbij 13 voorstellen voor verbetering van de Schipholwet aanreiken. Per voorstel wordt in het kort omschreven wat de maatregel inhoudt en wat het effect is dat Zaanstad ervan verwacht. Daarnaast wordt een toelichting gegeven.

<b>Voorstel 1</b>	
<b>Inhoud:</b> Flexibel baangebruik gedurende een proefperiode met aansluitend eventuele verankering in de wet.	<b>Verwacht effect:</b> Mogelijkheid tot het inspelen op wensen uit de omgeving.
<b>Toelichting:</b> Met meer flexibiliteit in het baangebruik is het mogelijk een periode van aaneengesloten hinder in een bepaald gebied te onderbreken. Daarbij zou bijvoorbeeld minder vaak de preferente banen kunnen worden gehanteerd. Deze mogelijkheid zou kunnen worden onderzocht op werkbaarheid en haalbaarheid in de praktijk gedurende een proefperiode, waarbij onder voorwaarden overschrijding van een individueel handhavingpunt is toegestaan. Voorwaarde is dat tijdens de proef, en wellicht na doorvoering van het verbetervoorstel in de wet, de overschrijding in het individuele handhavingpunt niet meer dan 0,3 dBA op de gemiddelde jaarbelasting bedraagt en in de opvolgende jaren wordt gecompenseerd. Dit voorstel heeft geen gevolgen voor de capaciteit. Sterker nog: met deze proef zou in principe nu al gestart kunnen worden, aangezien Schiphol op dit moment nog onder de maximale capaciteit binnen de milieugrenzen zit.	

<b>Voorstel 2</b>	
<b>Inhoud:</b> Het onder voorwaarden afwijken van de huidige routes ten gunste van de geluidhinder.	<b>Verwacht effect:</b> Het voorkomen van vermijdbare hinder.
<b>Toelichting:</b> In sommige situaties kan een mogelijkheid tot afwijken van de huidige routes hinder in bepaalde gebieden verminderen. Voorgesteld wordt dit onder voorwaarden te onderzoeken gedurende een proefperiode. Na deze periode zou CROS de voorwaarden, waaronder van de route mag worden afgeweken ten gunste van de hinder, moeten bepalen.	

<b>Voorstel 3</b>	
<b>Inhoud:</b> Het punt van het verlaten van de luchtverkeerswegen afhankelijk stellen van de mate van geluidhinder.	<b>Verwacht effect:</b> Het voorkomen van vermijdbare hinder.
<b>Toelichting:</b> In de huidige wetgeving moeten vliegtuigen tot de op veiligheid gebaseerde grenswaarde van 3000 ft op de luchtverkeersweg blijven. Daarna mogen ze vrij vliegen. Op dit punt kan de mate van overlast sterk verschillen per vliegtuig. De volgende mogelijkheden voor verbetering zijn daarbij denkbaar: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het verhogen van de grenswaarde naar 4000 ft voor alle toestellen en locaties</li> <li>2. Het vaststellen van een point of free exit voor alle routes</li> <li>3. Het vaststellen van een grenswaarde voor de hoogte per toestelcategorie</li> <li>4. Een combinatie van de opties 1, 2 en 3</li> </ol>	



Voorgesteld wordt per direct een proefperiode in te stellen voor mogelijkheid 1. van 1 maand, mogelijkheid 2. van 6 maanden en mogelijkheid 3. van 12 maanden. Bij een positief resultaat van de proef zou na drie jaar verankering in de wetgeving kunnen plaatsvinden.  
 Verwacht wordt dat deze maatregelen een beperkte invloed heeft op de capaciteit.

<b>Voorstel 4</b>	
<b>Inhoud:</b> Verlenging van het nachtrecht tot 7.00 uur en beperking van het aantal nachtvluchten.	<b>Verwacht effect:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Significante vermindering van de slaapverstoring.</li> <li>• Vergroting van het draagvlak voor de mainportontwikkeling.</li> </ul>
<b>Toelichting:</b> Uit onderzoek van TNO blijkt dat een reductie van 20% op de slaapverstoring mogelijk is bij verlenging van de nachtperiode tot 7.00 uur. Slaapverstoring wordt door bewoners vooral in de periode tussen 6.00 en 7.00 uur als erg hinderlijk ervaren. Verlenging van het nachtrecht is dan ook een gewenste maatregel. Bovendien sluit dit aan op het gangbare Europese beleid, waarbij de nachtperiode wordt gesteld op 23.00 tot 7.00 uur. Het is daarnaast gewenst het aantal nachtvluchten tot een minimum te beperken en te bevorderen dat alleen stille vliegtuigen gedurende de nachtperiode op de luchthaven mogen landen.	

<b>Voorstel 5</b>	
<b>Inhoud:</b> Aanscherping van de nachtbenadering ten gunste van de geluidhinder.	<b>Verwacht effect:</b> Significante vermindering van de slaapverstoring.
<b>Toelichting:</b> Door met name voor de polderbaan via de IJsselmeer route nachtbenadering alleen toe te staan aan vliegtuigen met hoogwaardige navigatieapparatuur kan het vliegen dicht langs woonbebouwing van Krommenie worden voorkomen.	

<b>Voorstel 6</b>	
<b>Inhoud:</b> Aanvlieghoogte polderbaan verhogen naar 4000 ft.	<b>Verwacht effect:</b> Het voorkomen van vermijdbare hinder.
<b>Toelichting:</b> De geluidbelasting op gevoelige bestemmingen is op een hoogte van 3000 ft. Nog aanzienlijk vooral bij de oudere toestellen. Het verhogen tot 4000 ft zal voor een aanzienlijke vermindering van de overlast zorgen.	

<b>Voorstel 7</b>	
<b>Inhoud:</b> Het terugbrengen van de overschrijding bij afwijkend baangebruik van 3% naar 1%.	<b>Verwacht effect:</b> Het voorkomen van vermijdbare hinder.
<b>Toelichting:</b> Deze maatregel zou direct voor een proefperiode kunnen worden ingevoerd en binnen drie jaar in de wet worden verankerd.	

<b>Voorstel 8</b>	
<b>Inhoud:</b> Luchthaven stelt jaarlijks een verbeterplan op.	<b>Verwacht effect:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beter inspelen op de actualiteit.</li> <li>• Betere taakvervulling van CROS.</li> </ul>
<b>Toelichting:</b> De luchthaven zou jaarlijks haar beleid moeten monitoren om de effecten ervan in beeld brengen. Op basis hiervan kan een verbeterplan worden opgesteld ten behoeve van CROS. Op deze wijze zal CROS beter in staat worden gesteld haar rol te vervullen.	

<b>Voorstel 9</b>	
<b>Inhoud:</b> Het ontwikkelen van betrouwbare parameters voor het in beeld brengen van de hinderbeleving.	<b>Verwacht effect:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Betere rechtsbescherming van de omwonenden.</li> <li>• Meer vertrouwen bij de burgers.</li> </ul>
<b>Toelichting:</b> Zoals eerder gezegd zitten er subjectieve aspecten aan klachten. Bovendien bestaat het vermoeden dat manipulatie plaatsvindt door het bewust genereren van klachten. Daarmee is het hanteren van klachten als criterium voor het opstellen van beleid niet erg zuiver. Het is daarom dringend gewenst te zoeken naar andere, meer objectieve, parameters, die naast klachten kunnen worden gebruikt als criterium voor het opstellen en toetsen van beleid. Een voorstel voor een objectief criterium zou kunnen zijn het aantal keren dat een grenswaarde van bijvoorbeeld 70dB(A) per dag/nachtperiode wordt overschreden per x aantal woningen. Dit zou veel beter aansluiten bij de hinderbeleving van omwonenden dan de belasting over een periode van een jaar.	

<b>Voorstel 10</b>	
<b>Inhoud:</b>	<b>Verwacht effect:</b>

Aansluiten bij het voorstel van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid met betrekking tot het aantal en de plaats van de handhavingpunten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betere bescherming van de woongebieden</li> <li>• Bescherming van het buitengebied</li> </ul>
<b>Toelichting:</b> Zie het voorstel van de CDV.	

<b>Voorstel 11</b>	
<b>Inhoud:</b> Nieuw onderzoek naar dosis-effect-relaties van het huidige vliegverkeer en aanpassing van de norm op basis van de resultaten hiervan.	<b>Verwacht effect:</b> Vermindering van hinder.
<b>Toelichting:</b> De dosis-effect-relaties dateren uit een periode dat er nog relatief weinig vliegtuigen overkwamen. Deze vliegtuigen hadden weliswaar een hoger piekniveau, maar er waren meer perioden van rust. Het is de vraag wat de dosis-effect-relaties zijn bij het huidige vliegverkeer van stillere vliegtuigen, maar met een bij periodes vrijwel continue geluidsbelasting. Bovendien speelt hierbij het aspect dat het menselijke oor boven een bepaalde waarde een toe- of afname van het geluidsniveau niet meer waarneemt. Dat zou kunnen betekenen dat een afname van het geluidsniveau met bijvoorbeeld 3 dB(A) ruimte oplevert voor zoveel meer vliegtuigen dat er in feite sprake zal zijn van een aanzienlijke toename van de hinder. Dit zou bijvoorbeeld kun betekenen dat een leerkracht op school de les bij een lawaaiig toestel 1 maal moet onderbreken en bij een middelmatig lawaaiig toestel bijvoorbeeld 15 keer. Dat laatste is aanzienlijk meer storend dan het eerste. Onderzoek hiernaar is daarom dringend gewenst.	

<b>Voorstel 12</b>	
<b>Inhoud:</b> Verbetering communicatie.	<b>Verwacht effect:</b> Meer draagvlak bij de omwonenden.
<b>Toelichting:</b> De huidige wijze van presenteren van de geluidsbelasting in tabellen en grafieken is voor bewoners erg abstract. Het verdient aanbeveling te kijken naar een aansprekende en beeldende manier van presenteren van de gegevens van de handhaving- en referentiepunten, zodat dit voor de bewoners begrijpelijker wordt.	

<b>Voorstel 13</b>	
<b>Inhoud:</b> Heldere regelgeving in relatie tot ruimtelijke aspecten met efficiënte procedures	<b>Verwacht effect:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermindering van administratieve en bestuurlijke werklast bij overheden</li> <li>• Snellere afgifteprocedure bij bouwplanontwikkeling in het beperkingengebied</li> </ul>

<p><b>Toelichting:</b>  In het beperkingengebied, zoals aangegeven in het Luchthavenindelingsbesluit, is het bouwen van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen alleen toegestaan met een "Verklaring van geen bezwaar"(artikel 8.9 van de Wet luchtvaart). Dit geldt ook voor licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken (bijvoorbeeld dakkapellen). Dit geeft voor overheden een enorme belasting zowel voor het ambtelijke apparaat als voor de bestuurlijke besluitvorming. Aanpassing van de wet op dit punt voor licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken zal aanzienlijke verlichting van administratieve last opleveren.</p>	

<b>Voorstel 14</b>	
<p><b>Inhoud:</b>  Het opzetten van een adequate organisatie voor de woningisolatie.</p>	<p><b>Verwacht effect:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grotere tevredenheid bij bewoners</li> <li>• Minder klachten</li> </ul>
<p><b>Toelichting:</b>  Bij het huidige stelsel is er voor bewoners binnen het isolatiegebied geen waarborg meer dat hun woning ook voldoende is geïsoleerd, aangezien de mate van isolatie afhankelijk is gesteld van de feitelijke geluidsbelasting. Een woning die bijvoorbeeld op 45 KE is geïsoleerd, kan in de nieuwe situatie ook wel een geluidbelasting van 50 KE krijgen. Uit berekeningen van het NLR blijkt nu al dat in de jaren '90 het aantal woningen binnen de 50 KE contour is toegenomen. Het is dan ook niet denkbeeldig dat dit probleem blijft bestaan en zelfs zal toenemen onder het nieuwe stelsel, mede gezien het feit dat vliegtuigen hoger komen aanvliegen en steilere dalingen zullen gaan inzetten.</p>	

Hoogachtend,

het college van burgemeester en wethouders van Zaanstad

mr. H.M. Meijdam, burgemeester

drs. M.G.E.C. Overmars, gemeentesecretaris

## Notitie

Klachten versus vliegbewegingen (t/m september 2004)

### 1. Inleiding

De Luistervink 6 in Krommenie registreert naast de geluidsbelasting ook het aantal vliegtuigpassages. Ook de luchthaven Schiphol registreert het aantal vluchten, die van de verschillende start- en landingsbanen gebruik maken. Om na te gaan in hoeverre er een verband bestaat tussen het aantal klachten en het aantal geregistreerde vluchten zijn de verschillende statistieken vergeleken.

Bij de analyse is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- Akoestisch Onderzoek naar de geluidsbelasting van het vliegverkeer door middel van Luistervink 5 in Assendelft, periode 1 november 2002 tot 1 november 2003, Omegam-Geluid, april 2004;
- Luistervink Krommenie kwartaal 2004/1, Gemeente Zaanstad, juli 2004;
- Luistervink Krommenie kwartaal 2004/2, Gemeente Zaanstad, 8 september 2004;
- Luistervink Krommenie kwartaal 2004/3, Gemeente Zaanstad, 19 november 2004;
- Milieumonitor Schiphol Group;
- Klachtenanalyse eerste helft 2004, Sub Werkgroep Klachtenrapportage, juli 2004;
- Spiekboekje 2003, kentallen Zaanstad, bureau Statistiek&Onderzoek gemeente Zaanstad;
- De internetsite van cros: <http://www.crosinfo.nl>

In november 2003 is de Polderbaan volledig in gebruik genomen. Om na te gaan of dit effect heeft op het aantal klachten is een vergelijking gemaakt tussen de eerste 6 maanden van 2003 en de eerste 6 maanden van 2004.

Voor een juiste analyse dienen bij de genoemde perioden de volgende kanttekeningen te worden geplaatst:

- De Polderbaan is van 27 februari 2003 tot 1 juli 2003 alleen gedurende de nachtperiode in gebruik geweest. Vanaf 1 juli 2003 is de Polderbaan ook gedurende de dagperiode in gebruik genomen en vanaf ongeveer begin augustus 2003 tot november 2003 is de Zwanenburgbaan grotendeels buiten gebruik geweest vanwege groot onderhoud. In die periode is de Polderbaan volop in gebruik geweest en heeft geleid tot een aanzienlijke klachtentoeename.
- Vanaf 1 november 2003 is het nieuwe gebruiksjaar van Schiphol ingegaan en worden Polderbaan en Zwanenburgbaan gelijktijdig gebruikt. Echter door problemen met het parallel starten is in december 2003 het baangebruik aangepast en dit is in de eerste helft van 2004 ook enkele keren gebeurd.

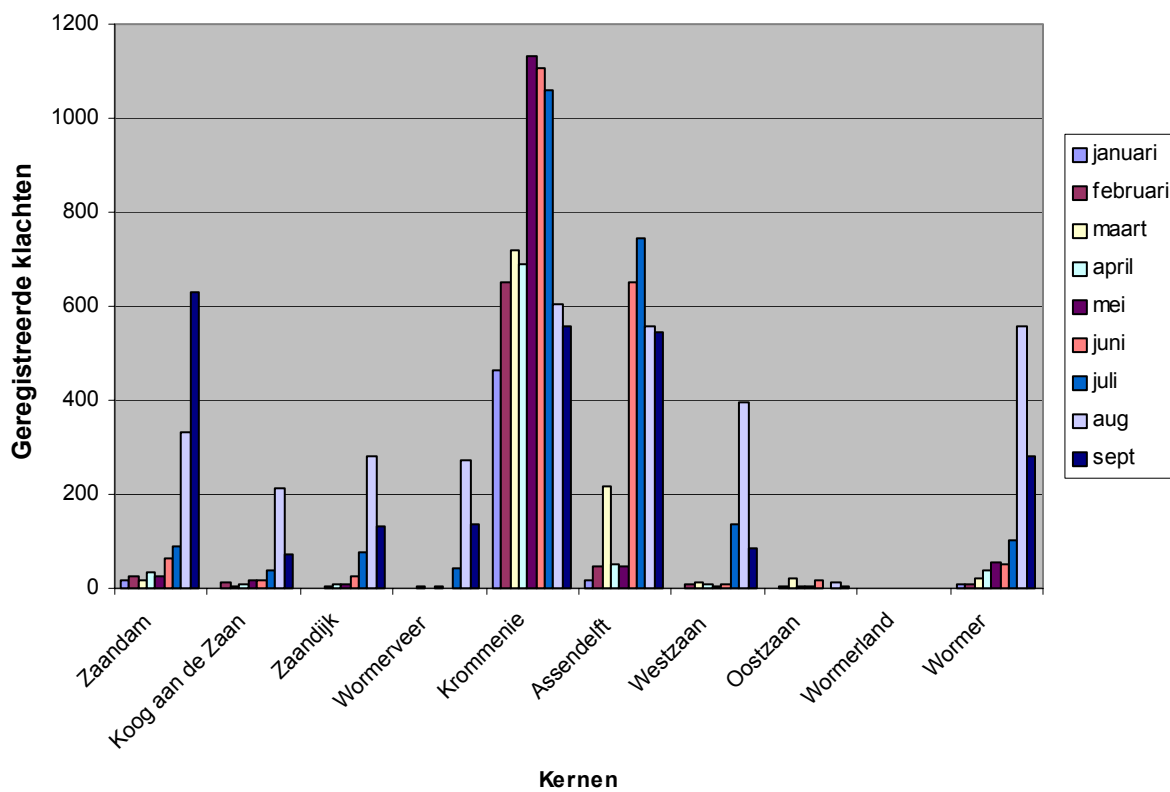
### 2. Klachten

Door het Informatie en Klachtenbureau van de CROS worden alle klachten geregistreerd en in overzichten verwerkt. Deze informatie is de internetsite van CROS te verkrijgen.

#### Figuur 1:

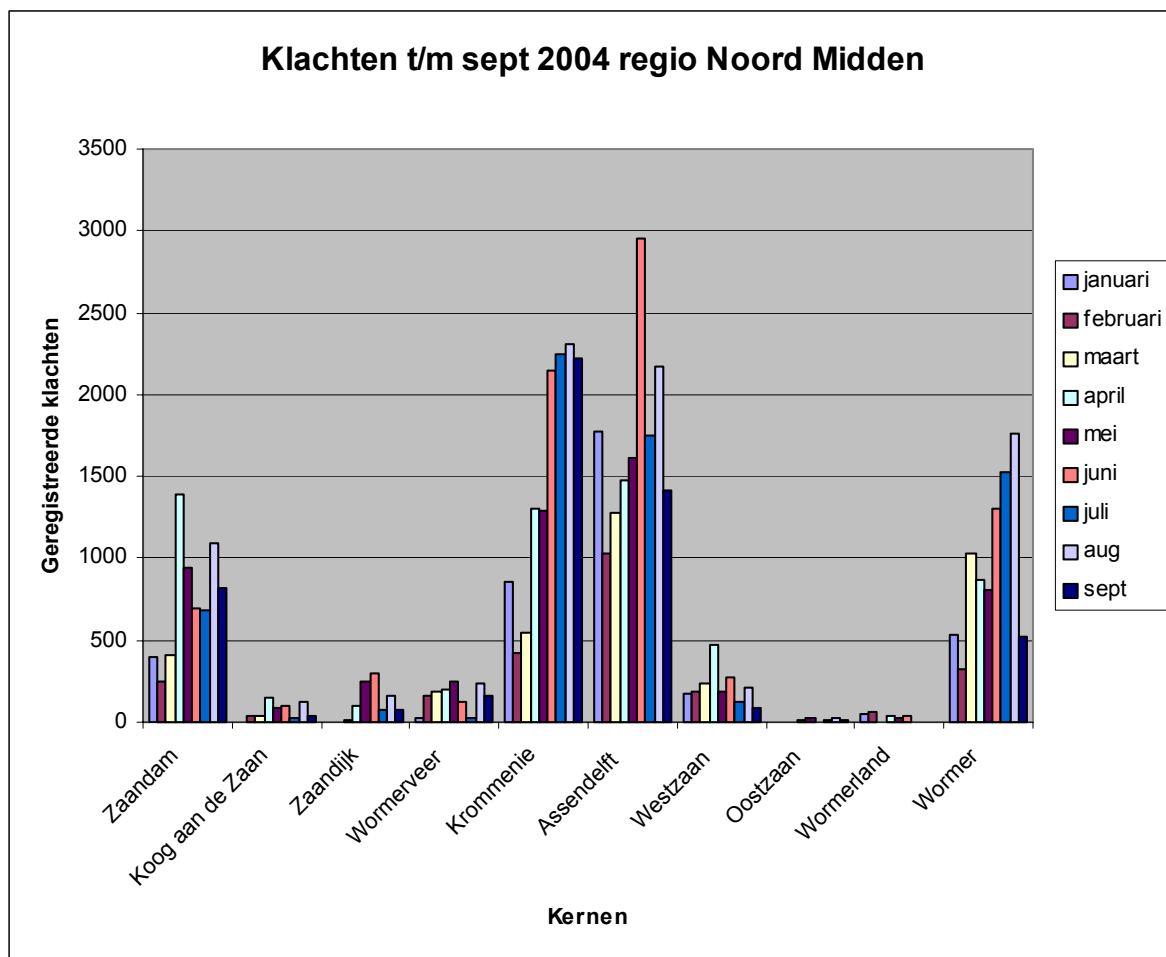
**Klachten gemeenten Zaanstad, Oostzaan en Wormerland eerste 9 maanden 2003 per kern.**

### Klachten t/m sept 2003 regio Noord Midden



Bron: Internetside CROS

**Figuur 2:**  
**Klachten gemeenten Zaanstad, Oostzaan en Wormerland, eerste 9 maanden 2004 per kern.**



Bron: Internetside cros  
 De exacte aantallen klachten zijn in bijlage 1 weergegeven.

### 3. Vliegtuigbewegingen

Door de luchthaven Schiphol worden ieder kwartaal in de Milieumonitor de gegevens van het baangebruik van de luchthaven vermeld. De Luistervink registreert het aantal vliegtuigpassages nabij het meetpunt. Niet elk vliegtuig dat opstijgt of landt op Schiphol passeert de Luistervink op meetbare afstand. In de tabellen 1 en 2 zijn de vliegtuigbewegingen en gemeten passages opgenomen.

**Tabel 1: Vliegtuigbewegingen vanuit en in noordelijke richting in 2003.**

Kwartaal	Polder- baan 36L (starten)	Polder- baan 18R (landen)	Zwanen- burgbaan 36C (starten)	Zwanen- burgbaan 18C (landen)	Totaal beide banen	Totaal aantal vluchten Schiphol	Luistervink Assendelft passages	% gemeten van totaal beide banen
Kwart. 1 2003	77	573	16.964	15.076	32.690	95.409		
Kwart. 2 2003	627	2.234	17.033	14.591	34.485	103.147		
Kwart. 3 2003	16.719	18.488	197	87	35.491	106.305		
Kwart. 4 2003	17.950	13.676	6.227	1.619	39.472	99.616		
Totaal	35.373	34.971	40.421	31.373	142.138	404.477		

**Tabel 2: Vliegtuigbewegingen vanuit en in noordelijke richting in 2004.**

Kwartaal	Polder- baan 36L (starten)	Polder- baan 18R (landen)	Zwanen- burgbaan 36C (starten)	Zwanen- burgbaan 18C (landen)	Totaal beide banen	Totaal aantal vluchten Schiphol	Luistervink Assendelft passages <sup>1</sup>	% gemeten van totaal beide banen
Kwart. 1 2004	15.836	11.572	7.137	721	35.266	95.218	16.240	46
Kwart. 2 2004	18.470	15.429	6.725	7.284	47.908	107.744	18.234	38
Kwart. 3 2004	23.109	11.522	9.518	3.248	47.397	112.971	20.101	42
Kwart. 4 2004								
Totaal								

<sup>1</sup> Lang niet alle vluchten van en naar de Polderbaan en Zwanenburgbaan komen over of op korte afstand van het meetpunt in Assendelft-centrum

### Klachten versus vliegtuigbewegingen

Het aantal vliegbevingen is boven de cluster Noordmidden, na de volledige ingebruikname van de Polderbaan in juli 2003, met bijna 25 % gestegen. Het aantal klachten is echter veel sterker toegenomen, namelijk ruim 4,5 keer zoveel. In onderstaand overzicht wordt dit duidelijk gemaakt.

Kwartaal	Vliegbewegingen	Klachten
1/2003	32.690	2.297
2/2003	34.485	4.080
3/2003	35.491	7.966
4/2003	39.472	8051
<b>Totaal 1 t/m 2</b>	<b>67.175</b>	<b>6377</b>
1/2004	35.266	10.038
2/2004	47.908	19.390
3/2004	47.397	19.936
4/2004		13.456
<b>Totaal 1 t/m 3</b>	<b>83.174</b>	<b>29.428</b>

### Opmerkelijke feiten.

- Per kern zijn er grote verschillen in het aantal klachten en in de toename van het aantal klachten. De meeste klachten komen uit Assendelft en Krommenie. Dat is logisch gelet op met name de aanvliegroutes naar de Polderbaan en de Zwanenburgbaan.
- De grootste procentuele toename wordt in Zaanstad midden en Wormerland geconstateerd. Dit wordt met name veroorzaakt door de nieuwe uitvliegroute van de Polderbaan richting Pampus.
- In Oostzaan is sprake van een afname van het aantal klachten. Dit kan worden verklaard door het veel mindere gebruik van de Zwanenburgbaan.
- De toename van het aantal klachten wordt niet veroorzaakt door veel meer vliegtuigbewegingen, maar er zijn andere factoren die hier een rol spelen. Dit is niet alleen in de regio Zaanstreek, maar rond heel Schiphol het geval. De geluidsbelasting is afgenomen en er zijn minder geluidsbelaste woningen.
- Als gevolg van nieuwe vliegroutes worden nieuwe woningen met vliegtuiglawaai belast, die voorheen niet of nauwelijks hinder hadden van vliegtuiglawaai. Met name uit die gebieden worden veel klachten ingediend.





**Klachtenoverzicht 1<sup>e</sup> halfjaar 2003 en 2004**

<b>plaats</b>	<b>Klachten 1<sup>e</sup> halfjaar 2003</b>	<b>Klachten 1<sup>e</sup> halfjaar 2004</b>	<b>Factor toename klachten</b>
Assendelft	1.026	10.132	9,9
Koog aan de Zaan	62	411	6,6
Krommerie	4.765	6.565	1,4
Oostzaan	57	46	0,8
Westzaan	48	1.519	31,6
Wormerland	183	5.095	27,8
Wormerveer	11	933	84,8
Zaandam	179	4.081	22,8
Zaandijk	46	646	14,0
<b>Totaal</b>	<b>6.377</b>	<b>29.428</b>	<b>4,6</b>

## V064 Uithoorn

Aan: Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid,  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat,  
Postus 90771  
2509 LT Den Haag

Betreft: verbetervoorstel schipholwet/schipholbeleid

### Inleiding

Al jaren heeft Uithoorn te maken met overlast van vliegtuigen die starten op de Aalsmeerbaan. Op papier zouden vliegtuigen precies ten noorden langs Uithoorn moeten vliegen, in de praktijk kan praktisch geen enkel toestel de bocht halen en wordt er gewoon over Uithoorn gevlogen.

Bij de ingebruikname van de vijfde baan is de hinder echter nog enorm toegenomen hetgeen niet alleen blijkt uit het aantal starts vanaf de Aalsmeerbaan dat bijna is verdubbeld, maar ook uit het feit dat een inderhaast opgericht Platform Uithoorn in heel korte tijd bijna 1700 sympathisanten wist te mobiliseren.

Door de toegenomen aantallen starts, vliegen nu in het hoogseizoen grote aantallen toestellen over heel Uithoorn.

Ook het aantal landingen op de Aalsmeerbaan is fors toegenomen en ook daar heeft een deel van Uithoorn last van, zeker ook omdat er regelmatig vliegtuigen eerst recht over Uithoorn vliegen om naar het begin van de landing te komen.

Deze toename van de overlast is in strijd met de toezegging aan Uithoorn dat de overlast niet toe zou nemen na de ingebruikname van de vijfde baan..

Tot slot dient opgemerkt dat vliegtuigen die starten vanaf de Aalsmeerbaan direct na de start een hele scherpe bocht naar links (moeten) maken. Dit betekent dat vliegtuigen heel weinig hoogte kunnen maken en dus lang laag blijven vliegen.

Daarnaast duurt het relatief lang voordat een vliegtuig overgevlogen is. Door de bocht vliegen de vliegtuigen om de huizen heen. Vliegtuigen die in zuidelijke richting starten komen zo eerst aan de westkant langs, dan aan de zuidkant en soms ook nog aan de oostkant als een vliegtuig uiteindelijk naar het noorden moet.

Hierbij een voorstel om de overlast die de Aalsmeerbaan oplevert te verminderen.

### Voorstel

- Breng de extra overlast die Uithoorn heeft gekregen bij de invoering van de vijfde baan weer terug naar de plaats waar ze vandaan komt. Het is bijvoorbeeld heel opvallend dat er uit Uithoorn (25.000 inw) meer klachten komen dan uit heel Amsterdam (700.000 inw).
- Haal de rare bocht direct na de start op de Aalsmeerbaan eruit. Laat vliegtuigen gewoon rechtdoor vliegen. Volgens dezelfde route als er nu geland wordt. Ze kunnen sneller hoogte maken en geven daardoor minder geluidsoverlast, bovendien zijn ze sneller weg en dat beperkt de duur van de overlast.

- Verplaats alle lowcost-maatschappijen naar regionale vliegvelden. Heel Nederland wil vliegen, laat dan ook heel Nederland de lasten dragen. Als je bij de regionale vliegvelden goede parkeermogelijkheid maakt en goede autoverhuur regelt, krijg je betere spreiding van het vliegverkeer, kansen voor economische ontwikkeling in de regio en voor de passagiers is het nauwelijks minder comfortabel.

### **Tot slot**

De eerste twee voorstellen kunnen op korte termijn worden gerealiseerd en hebben geen invloed op de mainportfunctie van Schiphol. De realisering van het derde voorstel zal meer tijd vragen, maar geeft wel zicht op een oplossing en dat helpt ook.

Eerlijker verdeling van de overlast zal de geluidshinder, milieubelasting en risico's voor Uithoorn aanzienlijk doen afnemen. Bovendien worden daarmee gemaakte afspraken nagekomen, hetgeen het draagvlak voor het Schipholbeleid zal vergroten.

Het schrappen van de bocht zal de totale geluidsbelasting, de milieubelasting en de risico's ongetwijfeld verminderen.

Wat betreft het verplaatsen van de lowcost-maatschappijen, dat levert uiteraard ook een enorme reductie op in overlast. Daarnaast zal dat ook de mainportfunctie versterken. Lowcost-maatschappijen vervoeren waarschijnlijk meer Nederlanders naar het buitenland dan omgekeerd. Wat levert dat Nederland netto op? Bovendien komt er dan meer ruimte voor vervoer van reizigers en vracht die helpen de economische bedrijvigheid te stimuleren. Daarnaast kan het een positieve impuls betekenen voor de regio's.

Met vriendelijke groet,

xxxxxxxxxx

xxxxxxxxxx

xxxx xx Uithoorn

xxxxxxxxxx

xxxxx@xxxxx.nl



**gemeente**  
**Amstelveen**



65

Gemeentebestuur

AAN

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

raadhuis: laan nieuwer-amstel 1  
correspondentie-adres:  
postbus 4, 1180 BA amstelveen  
e-mail: gemeente@amstelveen.nl  
telefoon: (020) 5404 911  
telefax: (020) 5404 559  
bank: 28.50.98.489 t.g.v.  
gemeente amstelveen

**17 JUNI 2005**

datum : 14 juni 2005  
uw brief van : 13 december 2004  
uw kenmerk : DGL/04.U02532  
ons kenmerk : 2005/25075  
onderwerp : Verbetervoorstellen evaluatie Schipholbeleid

**Digitaal  
beschikbaar**

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	
Doss. nr.	
Datum: 20 JUNI 2005	
Ter behandeling aan	Opbergen
LH	meu
Copy ex	
Afdieningsdatum	18-07-2005

Geachte xxxxxxxxxx,

Hierbij reageren wij op de mogelijkheid die u ons heeft geboden om voorstellen voor verbetering van het Schipholbeleid in te dienen. Graag doen wij hiertoe een aantal voorstellen. Deze voorstellen zullen zich vooral richten op het vergroten van de transparantie van ruimtelijke beperkingen alsmede op het opheffen van beperkingen waar deze geen doel treffen. Verder stellen wij een aantal maatregelen voor die de geluidhinder in Amstelveen verder kunnen beperken.

### **Ruimtelijke beperkingen**

Verbetervoorstel 1: Scherpe grens 20 Ke contour

Wij zijn van mening dat het rijk bij het opleggen van ruimtelijke beperkingen aan de omgeving van Schiphol, in ieder geval uit zou moeten gaan van duidelijk gemotiveerde en eenduidige regels. Hiervan is ons inziens geen sprake bij het in de Nota Ruimte gehanteerde begrip "gelegen aan de 20 Ke contour". Op deze wijze is voor ons volstrekt onduidelijk waar wel en geen woningbouw mag plaatsvinden. Bovendien ontgaat ons ook de motivering achter deze ruimtereservering. Uit klachtenrapportages van de CROS blijkt immers dat bewoners van Amstelveen geen of nauwelijks hinder ondervinden van de Aalsmeerbaan.

Voorts behoort een verlegging van de uitvliegroute vanaf de Aalsmeerbaan (de Arnem/Andik route over de Legmeer- en Bovenkerkerpolder) in Noordelijke richting uit akoestisch oogpunt niet tot de mogelijkheden.

Wij pleiten daarom ook hier voor het trekken van een heldere grens voor het bouwverbod: de 20 Ke contour.

Verbetervoorstel 2: Beperking gebruik uitvliegroute Arnem/Andik

Deze uitvliegroute ten noorden van Uithoorn, bezorgt thans veel overlast voor de aanliggende woongebieden in Uithoorn. Door de krappe bocht die vliegtuigen hier op lage hoogte maken, is

doc.naam : L:\SO\_SBLWI\_G0777\BRG5417LWI.doc  
bijlage(n) :

wilt u bij beantwoording ons kenmerk en de datum van deze brief vermelden voor inlichtingen: mevr. xxxxxxxxxx  
doorkiesnummer (020) 540 4393

**de hinder** relatief **erg** groot en is **het voor** vliegtuigen moeilijk om het geluidsoptimale vliegpad te volgen. Bovendien levert deze route een forse belemmering voor toekomstige woonbebouwing in de regio (de Amstelveense bouwlocatie in de Legmeerpolder welke goed is voor zo'n 5.500 woningen). Wij stellen voor om deze uitvliegroute te degraderen tot een nog zeer zelden te gebruiken route, waardoor de geluidsbelasting in het gebied flink lager wordt dan nu. De bouwbeperking kan dan in dit gebied vervallen, waardoor een hoogwaardige woningbouwlocatie kan worden gerealiseerd.

De beperking van het gebruik van de Aalsmeerbaan zou ons inziens ook recht **doen aan** de oorspronkelijke opzet van het gebruik van deze baan, zoals vastgelegd in de PKB Schiphol 1995.

Verbetervoorstel 3: Schrappen van beperkingen ter hoogte van Noordelijke Poeloever

Wij **hebben geconstateerd dat** sinds **de** inwerkingtreding **van het** nieuwe stelsel voor Schiphol, één van de uitvliegpaden vanaf de Kaagbaan niet meer gebruikt wordt. Het gaat hierbij om het uitvliegpad ter hoogte van de Noordelijke Poeloever (zie kaart, bijlage 1). Wij stellen voor dit vliegpad en de bijbehorende ruimtelijke beperkingen te schrappen uit het Luchthavenindelingsbesluit.

Verbetervoorstel 4: Vereenvoudiging uitvoeringspraktijk ruimtelijke beperkingen

Wij **hebben geconstateerd** dat zowel het ministerie van VROM **als** onze organisatie onnodig worden belast met toetsing van kleine bouwaanvragen en bestemmingsplannen aan het LIB. Te denken valt bijvoorbeeld aan de toetsing van woninguitbreidingen aan het **LIB**. In deze situatie neemt het aantal geluidsbelaste woningen niet toe, zodat een toets door de minister in dergelijke gevallen naar onze mening geen doel treft. Wij stellen voor dat:

- er heldere circulaire's komen ten behoeve van de beoordeling van bouwinitiatieven;
- er doelgericht in plaats van normgericht wordt omgegaan met grenzen aan geluid en veiligheid;
- er een **vergaande mandatering naar de VROM-inspectie plaatsvindt, zodat er snel** beslissingen genomen kunnen worden op ontheffingsverzoeken.

### ***Bescherming woongebieden tegen geluidhinder***

Verbetervoorstel 1: Motie Baarda

Wij **staan positief tegenover** het feit dat **ook de motie Baarda in uw Plan van aanpak wordt g**e-noemd. Echter, in **het** Plan van aanpak hebben wij geen garantie gevonden voor adequate toetsing van het stelsel aan de uitgangspunten van de PKB. In het Plan van aanpak staat namelijk onder punt 3.2 Toetsing Bescherming- uitvoering motie Baarda op blz 14 een toetsingstabel. Bij de toetsingstabel staat aangegeven dat gekeken wordt of de praktijk in 2004 en 2005 voldoet aan de wettelijke eisen. Vervolgens wordt in de tekst het volgende opgemerkt: "In het geval dat alle waarden voldoende aan de eisen (dus gelijk of lager zijn), is aan het criterium van een gelijkwaardige overgang voldaan en hoeven de luchthavenbesluiten niet aangepast te worden ". Deze opmerking achten wij onjuist. Een dergelijke toets zegt namelijk alleen iets over de situatie in 2004 en 2005, maar niets over de verdere toekomst. Ook dan zal het stelsel gelijkwaardig moeten zijn. Wij ondersteunen dan ook het aan u gerichte verzoek van de Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol d.d. 23 juni 2004, waarin verzocht is onderzoek te doen naar de beschermkracht van het normenstelsel, analoog aan het onderzoek dat plaats vond in het NLR rapport NLR-CR-2001-373.

#### Verbetervoorstel 2: Verlenging nachtperiode van 6.00u naar 7.00u

Wij hebben kennis genomen van de het rapport "vergelijking schattingen slaapverstoringsonderzoek Schiphol met referentiegetal PKB Schiphol". Hieruit blijkt dat slaapverstoring in een veel groter gebied plaatsvindt dan aanvankelijk was verondersteld bij het formuleren van het Schipholbeleid. In de wijde omgeving van Schiphol (PKB gebied 55/55 km) blijken 320.000 mensen in hun slaap te worden verstoord. Tevens blijkt uit het TNO slaapverstoringsonderzoek dat een reductie van 20% van deze slaapverstoring mogelijk is, indien de nachtperiode verlengd zou worden naar 7.00 uur.

Wij zijn dan ook van mening dat de nachtperiode verlengd zou moeten worden tot 7.00 uur. Hiermee wordt een goede bijdrage geleverd aan het voorkomen van slaapverstoring in de vroege ochtend. Daardoor kan tevens een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de vergroting van het draagvlak voor de mainportontwikkeling.

Bovendien sluit een verlenging van de nachtperiode aan bij Europese wetgeving, waarin de nachtperiode op acht uur is vastgesteld.

#### Verbetervoorstel 3: Toevoeging handhavingspunten op de 35 Ke contour

Wij waren en zijn nog steeds van mening dat de regio slecht beschermd is tegen geluidsoverlast in het nieuwe stelsel. Er zijn te weinig handhavingspunten in de woongebieden (ook Amstelveen is grotendeels onbeschermd). Wij zijn van mening dat de Schipholwet op dit punt moet worden aangescherpt. Op bijgaande kaart is aangegeven op welke plaatsen op de 35 Ke contour op Amstelveens grondgebied handhavingspunten toegevoegd zouden moeten worden (bijlagen 2 en 3). Ter illustratie van de noodzaak van deze handhavingspunten, geven wij het volgende voorbeeld. In de MER 2001 behorend bij de Schipholwet was een toename van het aantal slaapverstoorden in Amstelveen met 1.600 à 2.200 personen verwacht. Achteraf bleek deze berekende toename gebaseerd te zijn op een foutieve aanname in het rekenmodel ten aanzien van het aantal vluchten vanaf de Kaagbaan in Noord-Oostelijke richting. Gelukkig wordt deze route niet zo gebruikt. Het geeft echter wel aan wat mogelijk is, indien er tussen de huidige handhavingspunten 23 en 24 voor het etmaal (en tussen de huidige handhavingspunten 17 en 18 voor de nacht) geen punten worden toegevoegd.

Ook op basis van het in uw opdracht uitgevoerde NLR onderzoek "resultaten onderzoek beschermende werking van het huidige en nieuwe geluidstelsel", augustus 2001, kunnen wij de toevoeging van een aantal handhavingspunten beargumenteren. Wij citeren de toelichtende tekst op Figuur C.9 : *"Significante positieve verschillen (>1dB(A)) zijn zichtbaar op die plaatsen waar de vliegpadspreidingsgebieden zijn verplaatst binnen de wettelijke luchtverkeerwegen .. Zeer grote effecten zijn zichtbaar voor de spreidingsgebieden van naderingen op baan 27 (Buitenveldertbaan) welke 2 graden verdraaid zijn naar het zuiden ."* Toevoeging van handhavingspunten tussen de handhavingspunten 22, 23 en 24 (etmaal) zijn dan ook noodzakelijk.

#### Verbetervoorstel 4: Hinderbeleving

Wij constateren dat er ook uit Amstelveen nog steeds veel klachten komen. Dit ondanks de overgang van een vierbanenstelsel in 2002 naar een vijfbanenstelsel in 2003. In 2002 waren er 8.240 klachten, tegenover 8.620 klachten in 2004. Kennelijk leidt een vermindering van het aantal vluchten niet automatisch tot een vermindering van het aantal klachten.

Mede in CROS-verband worden uitgebreide discussies gevoerd over hinderbeleving en de mate waarin de hinderbeleving zich verhoudt tot de feitelijke geluidsbelasting. Discussies die nog niet erg vruchtbaar zijn, omdat een objectief meetinstrument voor hinder ontbreekt. Helaas is ook het RIVM onderzoek naar hinderbeleving pas eind 2005 gereed. Wij verzoeken u met klem de resultaten van dit onderzoek te gebruiken bij de evaluatie van het beleid. Ook vragen wij u invulling te geven aan de ontwikkeling van een objectief meetinstrument voor hinder.

**Verbetervoorstel 5: Meten** ter validering van **het** rekenen

Uit metingen (met zowel NOMOS als de Omegam- apparatuur) blijkt dat er flinke verschillen zijn tussen de berekende en gemeten geluidbelasting. Noch de sector, noch de omgeving is gebaat bij de onrust die er omtrent de verschillen tussen meten en rekenen is ontstaan. Wij pleiten er daarom voor dat het Rijk spoedig overgaat tot het valideren van de rekengegevens en het aanpassen van het beleid (bijvoorbeeld ten aanzien van isolatie) op basis van de juiste rekengegevens. Tot het zover is zullen wij ons genoodzaakt zien de lokale metingen met het meetsysteem van Omegam voort te zetten.

**Verbetervoorstel 6: onderzoek routeverlegging Polderbaan en Zwanenburgbaan**

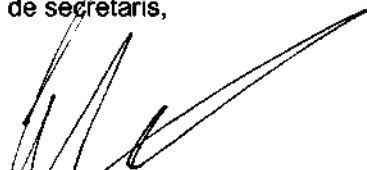
De uitvliegroutes vanaf de Polderbaan en Zwanenburgbaan die over Amstelveen lopen, lopen precies over het midden van Amstelveen. In het verleden heeft de uitvliegroute van de Zwanenburgbaan meer westelijk gelegen, zodat minder mensen belast werden. In het kader van deze evaluatie hebben wij van een bewoner de vraag gekregen of deze routes weer naar het westen verlegd kunnen worden. Wij stellen u voor te onderzoeken of een verlegging van de route technisch mogelijk is en of deze verlegging ook tot een lager aantal geluidsbelaste inwoners zou kunnen leiden.

**Duidelijk veiligheidsbeleid**

Bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen in het Noordelijk deel van Amstelveen hebben wij moeten constateren dat het rijk bij de toetsing van de plannen rekening houdt met veiligheidsaspecten, terwijl hiervoor buiten de IR 10<sup>-6</sup> contour geen wettelijke basis is. Wij vinden dit een ongewenste situatie en pleiten voor een helder beleid dat verankerd wordt in wet- en regelgeving. Daaraan verbinden wij wel de voorwaarde dat bouwplannen in een vergaand stadium van voorbereiding doorgang kunnen vinden.

In afwachting van uw reactie verblijven wij,

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen,  
de secretaris, de burgemeester,

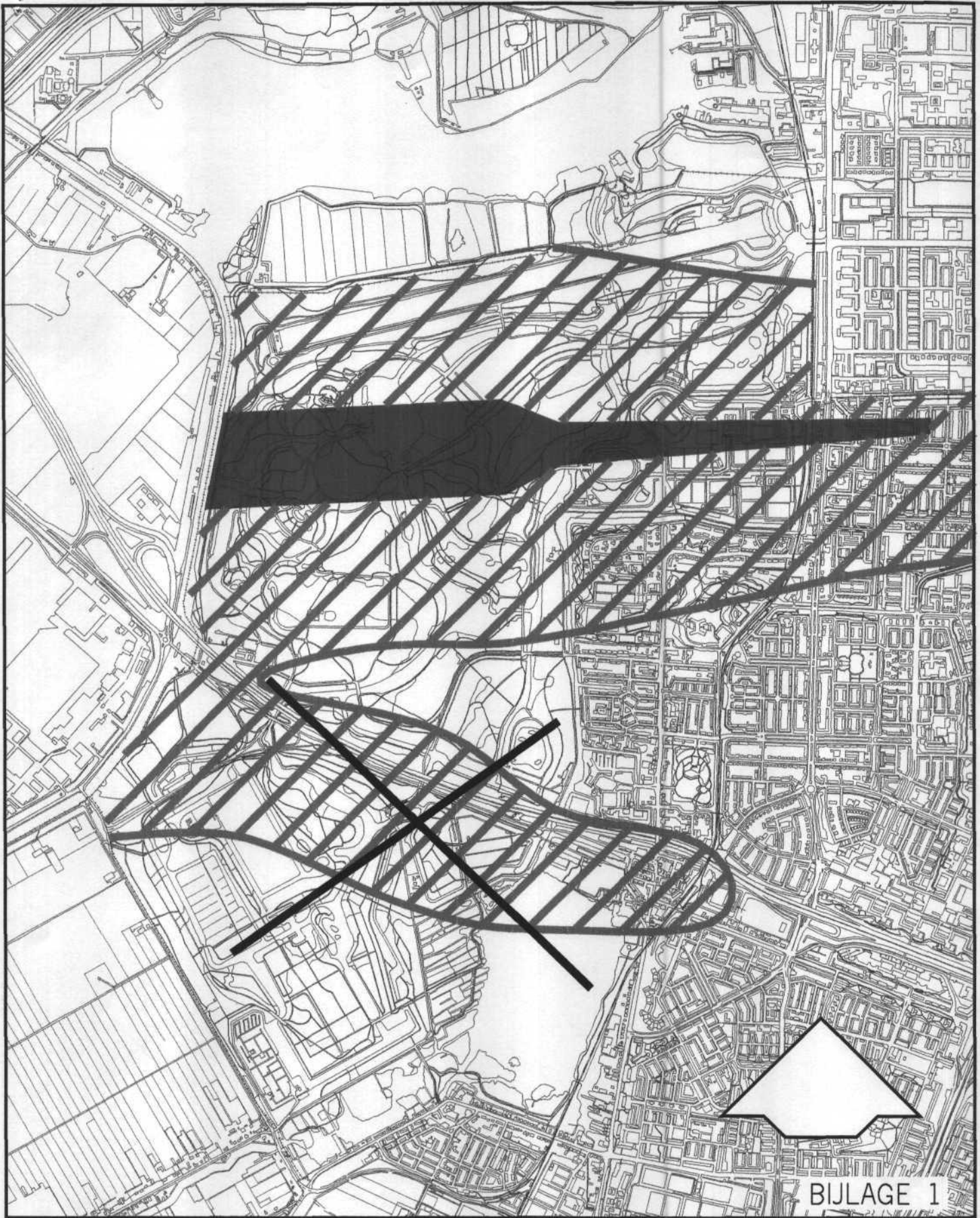


Mr. R.J.T. Schurink



Th.E.A. Tiemessen, l.b.





BIJLAGE 1



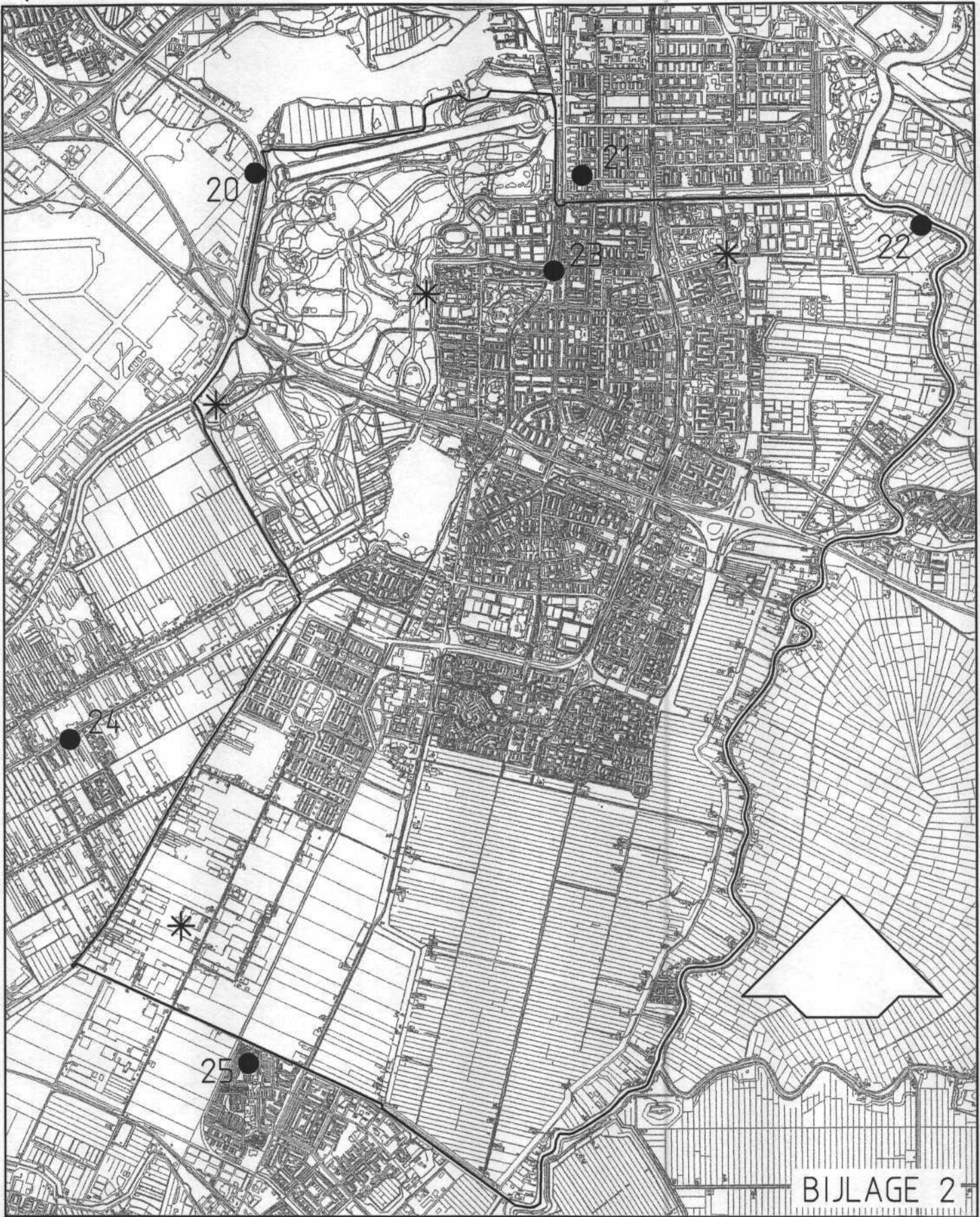
BEPERKENDE BEBOUWING CONFORM  
LUCHTHAVENINDELINGBESLUIT (BIJLAGE 3B)  
DE GRONDEN BEDOELD IN ART. 2.2.1  
AANGEWZEN MET NUMMER 3



BEPERKENDE BEBOUWING CONFORM  
LUCHTHAVENINDELINGBESLUIT (BIJLAGE 3B)  
DE GRONDEN BEDOELD IN ART. 2.2.1  
AANGEWZEN MET NUMMER 4



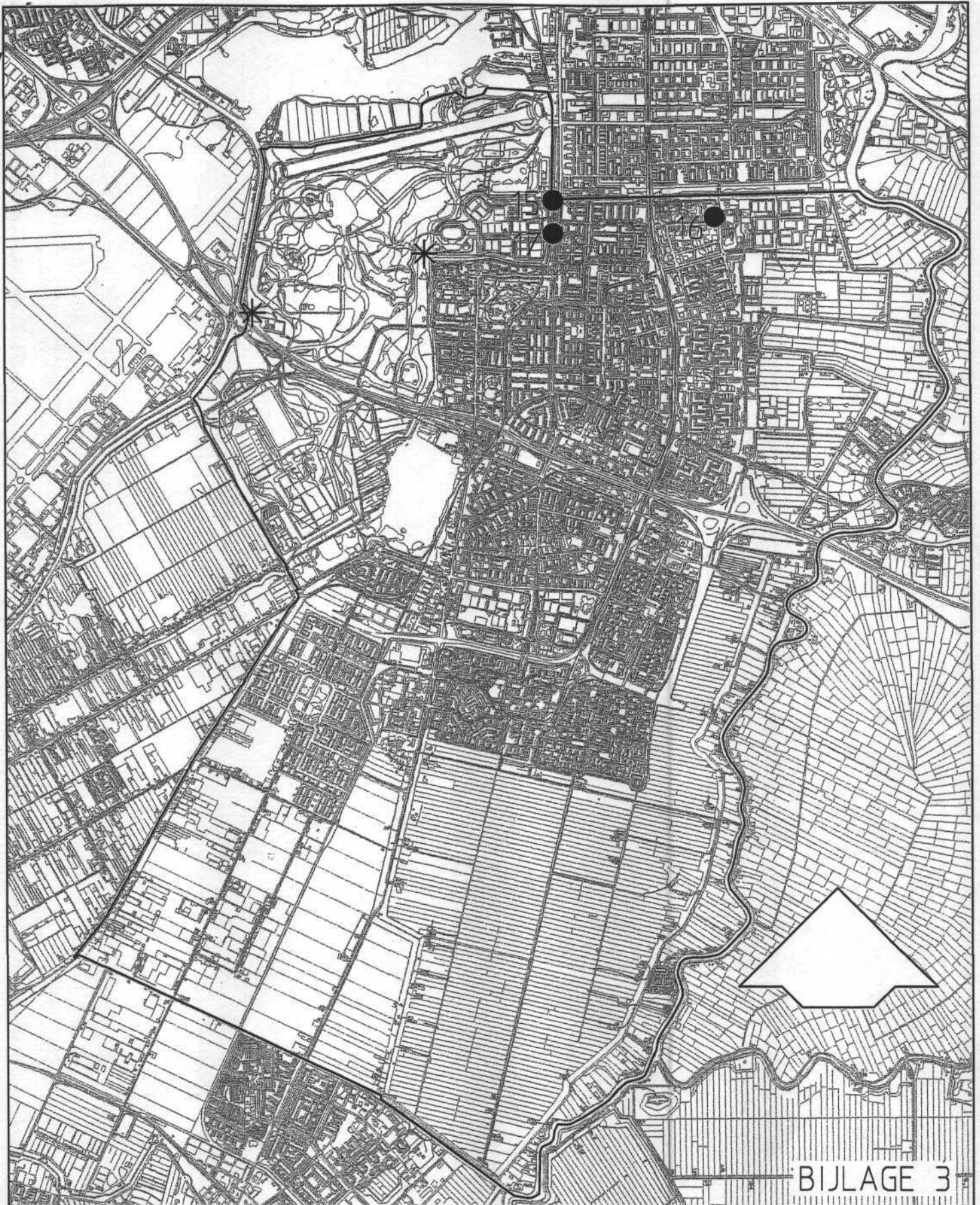
VOORSTEL TE VERVALLEN BEPERKENDE  
BEOUWINGSZONE



BIJLAGE 2

# HANDHAVINGSPUNTEN ETMAAL

- BESTAANDE HANDHAVINGSPUNTEN
- \* VOORSTEL EXTRA HANDHAVINGSPUNTEN



BIJLAGE 3

HANDHAVINGSPUNTEN (periode van 23.00 tot 07.00 uur)

● BESTAANDE HANDHAVINGSPUNTEN

\* VOORSTEL EXTRA HANDHAVINGSPUNTEN

**V00066 Koog a.d. Zaan**

**Van:** xxxxxx

**Verzonden:** woensdag 22 juni 2005 22:57

**Aan:** evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl

**Onderwerp:** verbetervoorstel

Naar aanleiding van het rapport "Evaluatie Schipholbeleid" hebben wij het volgende voorstel om tot verbetering te komen van het vliegtuiglawaai met name boven onze woonwijk Westerkoog in Zaanstad.

Sinds de openstelling van de zogenaamde polderbaan ondervinden wij veel meer vliegtuiglawaai door de volgende oorzaken:

zowel bij het stijgen als landen wijken de vliegtuigen veel te snel af van de voorgeschreven rechte baan ten westen van Westzaan, die dus niet over een dichtbevolkt stedelijk gebied gaat, maar buigen sneller af over de dichtbevolkte wijk Westerkoog. Ze vliegen laag, veroorzaken daardoor enorme geluidsoverlast, zowel overdag als 's nachts wat weer tot slaapstoornissen leidt. De luchtvervuiling is ook met het blote oog vaak zichtbaar, omdat laag vliegende toestellen een vuile streep van uitlaatgassen achter zich laten.

Verbetering houdt in deze in, dat de toestellen in een rechtere baan zowel in noordelijke als zuidelijke richting moeten vliegen over een minder dichtbevolkt gebied, ten westen van Westzaan, zoals dat voor de ingebruikneming van de 5e baan het geval was.

De toestellen moeten sneller klimmen. Met name 4-motorige vliegtuigen klimmen zo langzaam dat je de toestellen veel te lang boven je hoofd op een relatief geringe hoogte waarneemt. De veiligheidsrisico's zijn hierdoor onaanvaardbaar groot.

indieners:

xxxxx

xxxxx

xxxxxx xx

xxxx xx Koog a.d. Zaan

e-mailadres: xxxx@xxxx.nl

**Van:** xxxxx [xxxx@xxxx.nl]  
**Verzonden:** donderdag 23 juni 2005 10:42  
**Aan:** evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl  
**Onderwerp:** Verbetervoorstel

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
Mevrouw Drs M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Geachte mevrouw Schultz van Haegen

Hierbij doe ik u namens de Gezamenlijke Bewonersplatforms rond Schiphol ons verbetervoorstel "ALS EEN GOEDE BUUR?" toekomen.  
De uitgave in gedrukte vorm wordt momenteel voorbereid. Wij zullen u daarvan zo spoedig mogelijk een exemplaar toesturen.

Ik hoop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

xxxxxxx  
Secretaris Platformoverleg

# Een goede buur?

*Mensen zijn de maat, niet de cijfers!*

**GEZAMENLIJKE VERBETERVOORSTELLEN VAN DE 18  
BEWONERSPLATFORMS ROND SCHIPHOL**

juni 2005

## Inhoudsopgave.

Blz.

<b>0. Inleiding.</b>	3
<b>1. Korte beschrijving van de verbetervoorstellen.</b>	3
<b>2. Motieven voor de voorstellen.</b>	
2.1. Overlast als gemeenschappelijke factor	3
2.2. Discrepancie wet en perceptie omwonenden.	4
<b>3. Nadere onderbouwing van de verbetervoorstellen.</b>	
3.1. Onafhankelijk bestuurslichaam.	6
3.2. Inrichting van het kenniscentrum.	6
3.3. Verdere groei van luchtvaart niet op Schiphol!	7
3.4. Verbetering van de externe veiligheid van het vliegverkeer.	8
3.5. Voorstellen gericht op het op korte termijn verminderen van geluidsoverlast.	9
3.5.1. Niet over woonkernen vliegen.	9
3.5.2. Vermindering slaapverstoring.	9
3.5.3. Meer overheidsinvesteringen ter bestrijding van geluidsoverlast.	10
3.5.4. Verbetering bescherming buitengebied.	10
3.5.5. Verbetering wetgevend proces.	11
<b>4. Te verwachten resultaten.</b>	11
<b>5. Wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden.</b>	12
<b>6. Voorbehouden.</b>	13

Bijlagen:	1. Overzicht van de 18 deelnemende bewonersplatforms.
	2. Randvoorwaarden voor inrichting van Bestuursorgaan en Kenniscentrum.
	3. Fanomosplot van landend en startend verkeer van de Polderbaan en Zwanenburgbaan.
	4. Brief d.d. 2 mei 2002 van de Commissie voor de Milieueffectrapportage aan de Eerste en de Tweede Kamer.

## **0. Inleiding.**

Achttien bewonersplatforms rond Schiphol hebben hun krachten gebundeld en een aantal gezamenlijke verbetervoorstellen geformuleerd. Aanleiding daartoe was de evaluatie van de Luchtvaartwet.

Hieronder treft u voorstellen aan die beleidsmatig van karakter zijn en betrekking hebben op een systematische aanpak van de overlast als geheel. Daarnaast worden voorstellen ingediend die direct gericht zijn op het terugbrengen van de overlast, een veel kortere doorlooptijd hebben en daardoor beter aansluiten op het grote gevoel van urgentie dat veel burgers hebben uitgesproken.

Voor een opsomming van de achttien betrokken bewonersplatforms wordt verwezen naar bijlage 1.

Voorstellen voor verbetering die lokaal van karakter zijn worden onafhankelijk van dit voorstel zelfstandig door de desbetreffende lokale platforms en lokale overheden ingediend.

## **1. Korte beschrijving van de verbetervoorstellen.**

- 1.1. Instelling van een onafhankelijk bestuurslichaam dat een belangrijke rol speelt bij de beleidsvoorbereiding en besluitvorming ten aanzien van het huidige en toekomstige luchtverkeer van en naar Schiphol. Dit met inachtneming van de belangen van de luchtvaartsector en omwonenden op een manier waarin deze zich kunnen herkennen.**
- 1.2. Om onafhankelijkheid en integriteit veilig te stellen dient dit bestuurslichaam de beschikking te krijgen over een eigen kenniscentrum.**
- 1.3. Schiphol heeft haar maximale omvang vrijwel bereikt. Studie moet worden verricht naar mogelijke alternatieven in geval van verdere groei van het luchtverkeer.**
- 1.4. Verbetering externe veiligheid van vliegtuigverkeer**
- 1.5. Voorstellen gericht op het verminderen van de geluidsoverlast.**
  - **Niet over woonkernen vliegen**
  - **Vermindering slaapverstoring.**
  - **Nachtregime van 23.00 uur tot 07.00 uur.**
    - \* **Selectief toelaten nachtelijk verkeer op Schiphol**
    - \* **Meer overheidsinvesteringen ter bestrijding van vliegtuiggeluid.**
  - **Verbetering bescherming buitengebied.**
  - **Verbetering wetgevend proces.**

## **2. Motieven voor de voorstellen.**

### **2.1. Overlast als gemeenschappelijke factor.**

Hoewel per gebied de accenten anders kunnen zijn, komen uit enquêtes onder de bevolking de volgende aspecten van geluidsoverlast, hinder en schade steeds weer terug. Slaapverstoring, vermindering van woongenot, waardevermindering van het eigen huis, negatieve invloed op de gezondheid.

*“je kunt niet meer met elkaar praten, als er een vliegtuig over komt, soms is dat iedere minuut raak”,* zeggen omwonenden.



Maar ook gevoelens van onmacht, irritatie, boosheid, gespannenheid en angst. Het gevoel van inbreuk op de leefgewoonten, verjaagd worden van de eigen plek maar niet meer weg kunnen, je opgesloten voelen.

Lusten en lasten van het vliegverkeer zijn ongelijk verdeeld.

De indruk is dat de overheid zich wel in woord maar niet in daad veel gelegen laat liggen aan deze aspecten van leefbaarheid en vrijwel alles ondergeschikt maakt aan de groei van Schiphol. Van de zorgplicht van de overheid merkt de burger niets. Te vaak worden kritische opmerkingen afgedaan als zeuren. Het overheidsoptreden tot dusver heeft dan ook geleid tot zeer veel wantrouwen.

En ten slotte 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, aangemoedigd door de overheid, vervult vele burgers met grote zorg.

## **2.2. Discrepancie wet en perceptie omwonenden.**

In de Milieu Monitor van april 2005 staat dat in 2004 ruimschoots aan alle criteria uit de Schipholwet voor de bescherming van de omgeving is voldaan. Cijfermatig is de bescherming dus dik in orde, er lijkt geen reden voor klachten!

Dit is in schrille tegenspraak met de informatie van het Informatie- en Klachtenbureau van de CROS waarin wordt gesteld dat het aantal klachten (714.000) en aantal klagers in 2004 hoger is dan ooit tevoren.

Het wringt; aan de ene kant de wet en de eisen die daar in genoemd staan en anderzijds de werkelijkheid en de perceptie van de omwonenden. Deze sluiten absoluut niet op elkaar aan.

### **Hoe kan dat?**

- Voor de handhaving wordt vliegtuiggeluid als gemiddeld jaartotaal bepaald. Echter de burger ervaart de geluidsoverlast per vliegtuig, zowel naar intensiteit, frequentie als hindertijdstip. Maar daar wordt niet op gehandhaafd! Die elementen worden echter wel in acht worden genomen met betrekking tot een individuele bromfiets en eenmalig excessief industrie geluid.
- Lden en Lnight zijn geen goede maatstaf voor het berekenen van de door burgers ervaren geluidsoverlast. Berekend wordt de gemiddelde geluidsbelasting per jaar. Hinderbeleving is echter geen kwestie van een gemiddelde van in één jaar getotaliseerd geluidsbeslag maar van het aantal start- en landingspieken per dag, hoogte en duur van de gebeurtenis, aantal per tijdseenheid, moment van de dag, jaargetijde, etc.
- Door de CDV is aangetoond dat de gemeten waarden tussen de 1.4 en 7 dB(A) hoger zijn dan de berekende waarden zoals die nu worden gehanteerd. Daarbij bedraagt de gemiddelde afwijking 3.8 dB(A), hetgeen neerkomt op bijna 2.5 keer zoveel geluid.
- De werkelijk gevlogene routes mogen voor een aanzienlijk deel afwijken af van de standaardvertrek- en landingsroutes die als uitgangspunt worden genomen bij de geluidsberekening
- Vanaf de ring van handhavingpunten wordt in de wet alleen naar binnen gekeken richting Schiphol en niet naar buiten. In de gebieden buiten deze ring, dus buiten de handhavingpunten, vindt echter ook veel overlast plaats maar is van handhaving geen sprake. Dat die gebieden voor Schiphol niet tellen blijkt overduidelijk door haar melding dat nog geen 6000 woningen vliegtuiglawaai ondervinden. Dat de burgerij dat anders ervaart wordt o.a. bewezen door de vele klachten bij het IKB.

- Groei van de luchtvaart en een stand still situatie t.o.v. 1990 werd mogelijk geacht omdat in het verlengde van de Polderbaan weinig woongebieden zouden liggen. Daarvan is ons inziens niets terecht gekomen. Gebieden waarin bijvoorbeeld gemeenten liggen als: Assendelft, Krommenie (resortterend onder Zaanstad -Noord), Koog aan de Zaan, Wormerveer (ook Zaanstad), Beverwijk, Castricum, Heemskerk, Uitgeest, Limmen, Velsen, Wijk aan Zee, IJmuiden, etc. zijn met de beste wil van de wereld niet als dunbevolkt te kwalificeren.
- Beloften worden niet waargemaakt. Van de beloofde teruggang in vluchten op de Aalsmeerbaan is niets terecht gekomen. De Zwanenburgbaan kreeg dan wel minder vluchten te verwerken, maar veel minder dan oorspronkelijk is toegezegd.
- Er wordt in de naderingsprocedure naar Schiphol onnodig laag gevlogen boven woongebieden.
- Sinds 1990 zijn nieuwe woninglocaties gerealiseerd binnen de 35 Ke-contour, in de 20 Ke-contour en pal daarbuiten. De overlast in die gebieden wordt niet meegenomen, maar is wel aanwezig.
- Bij de aanleg van de Polderbaan is niet of nauwelijks rekening gehouden met het geluid van taxiënde, startende en landende vliegtuigen (grondlawaai) omdat het effect daarvan volgens de berekeningen te verwaarlozen zou zijn. Deze vorm van lage-frequentie hinder komt ook onvoldoende tot uiting in de huidige Ke of Lden geluidsnormering waardoor de geluidscontouren rondom de baan een onjuist beeld geven van de hinderervaring. Een en ander heeft tot gevolg gehad dat het aantal aan grondlawaai gerelateerde klachten dat door de CROS is geregistreerd voor Hoofddorp is gestegen van 84 in 2002 naar 3.280 in 2003. Voor 2004 registreerde de CROS 9.812 klachten over grondlawaai waarvan het merendeel werd veroorzaakt door startend verkeer vanaf de Polderbaan.

Samenvattend;

- Er is geen verband tussen de eisen en criteria zoals die in de wet zijn opgenomen, de daaraan ten grondslag liggende berekeningsmethode en de door de burger ervaren geluidsoverlast.
- Er wordt niet naar het hele gebied met geluidsoverlast gekeken,
- De gebruikte maatstaven (zoals Lden en Lnight) zijn niet geschikt,
- Er wordt gerekend in plaats van gemeten!

De volgende conclusies zijn te trekken:

- De huidige wetgeving biedt niet de beoogde bescherming. De overheid heeft voor een model gekozen waar veel op af te dingen valt. Hierdoor zijn de belangen van de omwonenden ondergeschikt gemaakt aan die van de luchtvaartsector.
- Door hier aan vast te houden is er geen vertrouwen in de overheid als uitvoerder van de zorgplicht.
- Er is geen perspectief op een duurzame verbetering van de overlastproblematiek (geluid, milieu, veiligheid).

Verbetering van het beheersinstrumentarium, herstel van vertrouwen in de overheid en het bieden van een verbeteringsperspectief op de lange termijn is de rode draad door de verbeteringsvoorstellen van de gezamenlijke platforms.

**Mensen zijn de maat, niet de cijfers!**

### **3. Nadere onderbouwing van de verbetervoorstellen.**

#### **3.1. Onafhankelijk bestuurslichaam.**

*Instelling van een onafhankelijk bestuurslichaam dat een belangrijke rol speelt bij beleidsvoorbereiding en besluitvorming ten aanzien van het huidige en toekomstige luchtverkeer van en naar Schiphol. Dit met inachtneming van de belangen van de luchtvaartsector en omwonenden op een manier waarin deze zich kunnen herkennen.*

Om te voorkomen dat de belangen van de burgers ondergeschikt blijven aan die van de luchtvaartsector is een bestuurslichaam nodig waarin een evenwichtige afweging van deze belangen is gegarandeerd.

Dit betekent dat de belangen van de bewoners met betrekking tot hinder, schade en gezondheid duurzaam in evenwicht moeten worden gebracht met de belangen van de luchtvaartsector. Het aandachtsgebied bestaat dan niet alleen uit het gebied binnen de ring van handhavingspunten maar het gehele gebied waar overlast van huidig en toekomstig luchtverkeer van en naar Schiphol wordt c.q kan worden ondervonden.

Dit bestuurslichaam heeft tot taak om zowel bij de huidige gang van zaken als bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven Schiphol ook het belang van leefbaarheid voor de omwonenden volledig tot haar recht te laten komen.

Dit betekent een zodanige aansturing van de LVNL dat de wijze van vliegen geoptimaliseerd wordt naar de aspecten veiligheid, economie en milieu in de brede zin van het woord.

Daartoe zal allereerst het beheersingsinstrumentarium moeten worden aangepast in die zin dat het een juiste weerslag vormt van de overlast zoals die door de burger wordt ervaren. Ook dient het hele gebied rond Schiphol waar overlast wordt gemeten te worden meegenomen.

Met andere woorden het beschermingsgebied dient dus te worden uitgebreid.

Voorts dient zij de overheid te adviseren ten aanzien van ondersteunende wet- en regelgeving om voornoemde taak tot uitvoering te kunnen brengen.

Het bestuur dient gelijkelijk te bestaan uit vertegenwoordigers van de luchtvaartsector en personen die spreken namens omwonenden en het vertrouwen hebben daarvan.

Om haar taak onafhankelijk en met voldoende gezag uit te kunnen voeren dient zij de beschikking te krijgen over een kenniscentrum en moeten toezien op integrale uitvoering van studieopdrachten.

In bijlage 2 zijn de randvoorwaarden aangegeven voor de inrichting van dit bestuurslichaam.

#### **3.2. Inrichting van het kenniscentrum**

*Om onafhankelijkheid en integriteit veilig te stellen dient het bestuurslichaam de beschikking te krijgen over een eigen kenniscentrum.*

Om vertrouwen te herwinnen is het van groot belang dat twijfel wordt weggenomen over:

- de juistheid en integriteit van de beheersingsinstrumenten,
- het beheerstelsel dat is opgezet ter bescherming van de burgers,
- de vele studies en onderzoeken die ten grondslag liggen aan de besluitvorming inzake de ontwikkeling van Schiphol.

Niet zelden werd ten behoeve van het bereiken van een bepaalde doelstelling selectief gebruik gemaakt van beschikbare kennis. Die twijfel was er in verleden en moet worden vermeden in de toekomst.

Daartoe is het inrichten van een kenniscentrum als onderdeel van het onafhankelijk bestuursorgaan noodzakelijk.

Dit kenniscentrum zal vooral inhoud en uitvoering moeten geven aan de zorgplicht van de overheid en de gevolgen daarvan voor de ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol. Haar werkzaamheden dienen het karakter te hebben van permanente evaluatie.

In het kenniscentrum zal kennis moeten worden ontwikkeld op het gebied van bijvoorbeeld:

- verbeteren van de vliegprocedures zodat meer rekening wordt gehouden met welbevinden van de burgers daaronder,
- hoe op een zorgvuldige manier een afweging kan worden gemaakt tussen economie en milieu.
- methoden voor diagnostiek en preventie van de overgang van geluid tot geluidsoverlast.
- handhavingstechnieken,
- vertaling van overlast in normen en criteria in regels en voorschriften,
- vaststelling van het gebied waar overlast wordt ervaren.
- etc.

Vervolgens zal deze kennis moeten worden ingezet ten behoeve van de operationele afhandeling van het luchtverkeer en beleidsontwikkeling voor de langere termijn.

De onafhankelijkheid en het gezag van het kenniscentrum moet enerzijds worden ontleend aan de taakopdracht die zij van de overheid heeft gekregen en het toezicht dat daarop door het bestuurslichaam wordt gehouden.

Anderzijds zal gezag moeten worden verkregen door kwaliteit en integriteit van het onderzoek. Duidelijk is dat zij daartoe de benodigde middelen zal moeten krijgen.

Uiteraard is het niet de bedoeling om kennis te ontwikkelen die op dit moment al tot ieders tevredenheid wordt gegenereerd in nationale kennisinstituten als RIVM, NLR, TU-Delft, maar ook internationale centra, etc.

De taak van het kenniscentrum zal dan bestaan uit het integreren van deze kennis tot een samenhangend en goed toepasbaar geheel door middel van opdrachtverstrekking, coördinatie en sturing.

In bijlage 2 zijn de randvoorwaarden aangegeven voor het kenniscentrum.

### **3.3. Verdere groei van luchtvaart niet op Schiphol!**

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

De ontwikkeling van Schiphol wordt al sinds tientallen jaren gekenmerkt door een toenemend spanningsveld tussen het belang van de groei van het luchtverkeer en de zeer nadelige invloed die dat heeft op de leefbaarheid voor honderdduizenden omwonenden als gevolg van geluidsoverlast, luchtverontreiniging en (on)veiligheid.

De wijze waarop met die belangen tot dusver is omgegaan heeft steeds meer het karakter gekregen van een strijd tussen de luchtvaartsector, de overheid en de omwonenden. De

belangen zijn groot en zeer tegengesteld, maar een serieuze afweging is er niet: alles moet wijken voor een ongeremde groei van Schiphol. De overheid lijkt een verlengstuk van de luchtvaartsector en neemt de zorgplicht ten opzichte van haar burgers niet serieus. Er wordt al melding gemaakt van een plafond van 600.000 vliegbewegingen maar groeiscenario's naar zo'n 800.000 á 900.000 vliegbewegingen per jaar worden ook al genoemd. Ruimte voor een 6e en 7e baan is al gereserveerd.

Velen maken zich daar terecht zeer bezorgd over.

Gezien de gang van zaken in het verleden kan nu al worden voorspeld wat er in de toekomst gaat gebeuren. Het gevecht dat de afgelopen jaren plaatsvond tussen sector, overheid en omwonenden gaat gewoon door.

De verwachting is dat de huidige verbeteringsvoorstellen eerder het karakter zullen hebben van een optimalisatie van de huidige situatie dan dat ze toereikend zullen zijn om de overlast ten gevolge van de voorziene groei afdoende te bestrijden.

Het is de hoogste tijd dat de politiek kiest en uitzicht biedt op een reële verbetering. Indien Schiphol en de overheid het nodig vinden om te groeien, dan zal dat op andere locaties moeten gebeuren: Noordzee, Markerwaard, Lelystad, Maasvlakte en andere lokale 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 het gevecht tussen de betrokken partijen. Veel verkeerde energie kan voor betere doelen worden ingezet en Schiphol zal ooit een betere buur worden.

### **3.4. Verbetering van de externe veiligheid van het vliegverkeer.**

***De externe veiligheid m.b.t. het vliegverkeer moet tenminste gelijk aan die van 1990 worden.***

Uit RIVM onderzoek blijkt dat in de regio rond Schiphol het gevaar voor het neerstorten van een vliegtuig is verdubbeld ten opzichte van 1990. Terwijl de overheid een standstill ten opzichte van dat ijkjaar had beloofd. Ook de motie Baarda is op dit punt zeer duidelijk, en geeft bovendien aan dat de wet moet worden gewijzigd indien niet aan deze voorwaarde wordt voldaan.

De overheid dient dan ook te garanderen dat het risico voor de bewoners in de regio rond Schiphol niet hoger wordt dan in 1990. Op korte termijn dient zij derhalve alle maatregelen te nemen die nodig zijn om hieraan te voldoen. Zelfs wanneer dat consequenties zou hebben voor de omvang van Schiphol op de huidige locatie dan wel dat de groei van het luchtverkeer niet langer op de huidige locatie kan worden gerealiseerd. Daarbij dient tegelijk rekening te worden gehouden met het cumulatieve risico van gevaarbronnen op de grond.

Nu wordt al te gemakkelijk gesteld dat de mainport positie van Schiphol in gevaar zou komen bij krimp of verminderde groei. Voor zover ons bekend heeft objectief onderzoek deze stelling nog nooit onderbouwd.

### **3.5. Voorstellen gericht op het verminderen van de geluidsoverlast**

#### **3.5.1. Niet over woonkernen vliegen.**

In de huidige praktijk wordt veelvuldig en vaak onnodig over woonkernen gevlogen. Veel omwonenden vinden het onbegrijpelijk dat over woonkernen wordt gevlogen, terwijl vlak daarnaast ruime weidegebieden liggen. De als bijlage 3 opgenomen willekeurige Fanomos plot laat dat zien.

Wij stellen voor om zowel startend als landend verkeer niet langer over woonkernen te leiden. Daarmee wordt ook voldaan aan het beleid van de overheid, dat gericht is op het vliegen over minder bevolkt gebied. Tevens zal het vermijden van woonkernen bijdragen aan het herstel van het vertrouwen in de overheid. Mocht het ontwikkelen van nieuwe vertrekroutes en de daarbij behorende meer nauwkeurige vliegwijze op technische moeilijkheden stuiten, dan dient het Kenniscentrum (zie punt 3.2) te onderzoeken hoe dit probleem opgelost kan worden, zodat de geluidssituatie in overeenstemming komt met de geluidssituatie van de PKB 1995.

#### **3.5.2. Vermindering slaapverstoring.**

Slaapverstoring is een ernstig probleem voor de omwonenden van Schiphol. Het RIVM heeft recent berekend dat in de omgeving van Schiphol liefst 320.000 mensen last hebben van slaapverstoring door vliegtuiglawaai. Terwijl de wet Luchtvaart spreekt van een maximum van 39.000 mensen met slaapverstoring. Een enorme discrepantie. Dat het wettelijk systeem niet klopt wordt hierdoor eens te meer bewezen. We gaan er van uit dat in de nieuwe wetgeving de 39.000 gehandhaafd blijft en niet wordt aangepast aan de praktijk. Eerste minimale stappen zijn:

- ***Nachtregime van 23.00 uur tot 07.00 uur.***

Juist het laatste uur van de nacht blijkt het meest kwetsbaar voor slaapverstoring. Daarbij moet bedacht worden dat om 6 uur 's ochtends 86% van de omwonenden nog ligt te slapen (bron: RIVM). Uitbreiding van het nachtregime tot 7 uur zou volgens de berekeningen van het RIVM betekenen dat zo'n 36.000 omwonenden minder in hun slaap gestoord zouden worden. Dit is echter op afstand nog niet voldoende om te komen tot het wettelijk vereiste aantal slaapverstoorden. Uitbreiding van het nachtregime tot 07.00 uur mag natuurlijk niet betekenen dat de bestaande ochtendpiek naar de nacht verschoven wordt. Een nachtregime tot 07.00 uur wordt al op tal van Europese vliegvelden toegepast. Wij kunnen geen redenen bedenken waarom Schiphol deze regeling niet over zou kunnen nemen.

- ***Selectief toelaten nachtelijk verkeer van Schiphol.***

Veel hinder gedurende de nacht ontstaat door vliegverkeer dat niet van belang is voor de mainport: charters, vrachtverkeer, prijsvechters, en dergelijke. Juist in deze categorie verkeer treffen we de minst moderne vliegtuigen aan. Deze blijven achter op het gebied van emissie van geluid en luchtverontreiniging, navigatienauwkeurigheid, onderhoudstoestand en vliegveiligheid, etc.

Gedurende de nacht dient derhalve alléén te worden toegelaten vliegverkeer dat werkelijk van strategisch belang is voor de mainport functie (zoals intercontinentale vluchten) en dat uitgerust is met hoogwaardige navigatieapparatuur waarmee de meest moderne vliegprocedures kunnen worden uitgevoerd.

Niet strategisch verkeer (zoals charters, vrachtverkeer, prijsvechters) uit de nacht moeten worden geweerd, evenals toestellen met minder moderne navigatieapparatuur, en lawaaiige toestellen uit de geluidscategorie 2B.

### **3.5.3. Meer overheidsinvesteringen ter bestrijding van geluidsoverlast.**

Niet zelden gebeurt het dat verbeteringsmaatregelen, studies naar verbeteringen worden gehinderd door vermeend onvoldoende budget.

Zo werd bijvoorbeeld een gezamenlijk onderzoek van Boeing, KLM, LVNL en Schiphol (aangekondigd in de CROS in december 2004) bij navraag geparkeerd omdat er geen budget zou zijn.

Vanuit de gedachte dat de mainport van zóveel belang is voor de economie, moet het toch mogelijk zijn om uit de opbrengsten daarvan méér geld vrij te maken voor maximale bestrijding van de hinder van Schiphol dan nu het geval is.

Wij verzoeken de overheid dan ook om ruime fondsen beschikbaar te stellen voor onderzoek naar en realisatie van milieuverbeterende maatregelen in de meest brede zin van het woord.

### **3.5.4. Verbetering bescherming buitengebied (conform nieuwe definitie CDV).**

In het nieuwe stelsel zijn slechts 35 handhavingspunten gedefinieerd met grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Voor, achter en opzij van die punten is een hogere geluidsbelasting gewoon toegestaan.

Het nieuwe stelsel biedt derhalve niet dezelfde bescherming als het oude stelsel. En dit terwijl de unaniem aanvaarde motie Baarda deze gelijkwaardigheid (ook qua veiligheid) beoogde zeker te stellen.

Bovendien verlangt de motie dat de geluidsbelasting niet alleen wordt berekend, maar ook wordt gemeten.

Wij verzoeken de overheid dan ook om op de kortst mogelijke termijn, zoals in 2002 al aan de Eerste Kamer toegezegd, al die maatregelen te nemen die nodig zijn om de gelijkwaardigheid met het oude stelsel te herstellen, zowel op gebied van gevaar als van geluid, en op basis van zowel berekende als gemeten geluidsbelasting. Dit betekent dat (tenminste) 275 handhavingspunten voor de dag en 400 voor de nacht moeten worden ingericht. Deze handhavingspunten dienen te worden gekozen in (of nabij) woonkernen.

### **3.5.5. Verbetering wetgevend proces.**

Bij de laatste wijziging van de Schipholwet (2004) zijn sterk verouderde cijfers gebruikt (uit 1990) waardoor de werkelijke milieuconsequenties niet op tafel zijn gekomen, en zelfs bestaande wetten zijn overtreden (zoals méér dan 10.000 woningen binnen 35 Ke en meer dan 39.000 mensen met slaapverstoring). Maar ook de MER die ten grondslag heeft gelegen aan de huidige Schipholwet kon de toets der kritiek niet doorstaan, getuige de brief van de Commissie voor de MER van 2 mei 2002 aan de Eerste en Tweede Kamer (zie bijlage 4).

Voorwaarden moeten worden geschapen om de ontwikkeling van de desbetreffende wetten normaal en zorgvuldig te laten verlopen. Beroep bij de Raad van State moet mogelijk zijn met volledige inachtneming van de procedures die daarvoor gelden. En niet (zoals in 2004 is gebeurd) worden beperkt doordat V&W nog niet klaar is met het afhandelen van alle ingediende bezwaren, terwijl de beroepstermijn voor de Raad al loopt.

Ook de Commissie voor de MER mag zeker niet afgeschaft worden, en er dient in de wetgeving méér aandacht te worden besteed aan de kritische opmerkingen van dit instituut en van andere adviesorganen van de overheid.

## **4. Te verwachten resultaten.**

*Met betrekking tot het bestuurslichaam en kenniscentrum:*

- Het verkrijgen van een robuust bestuurlijk systeem waarin partijen (sector en omwonenden) zich in kunnen herkennen,
- Een onafhankelijke multidisciplinaire aanpak van problemen in tegenstelling tot de huidige fragmentarische aanpak met selectief gebruik van de beschikbare expertise,
- Het ontwikkelen van een nieuw instrumentarium ten behoeve van het beheersen van de overlast dat meer aansluit bij de werkelijkheid dan op dit moment het geval is,
- Wetenschappelijk onderbouwde kennis met betrekking tot geluidsoverlast in relatie tot vliegprocedures,
- Transparantie van besluitvorming en daardoor correcte communicatie met de burgers,
- Invloed op het gebruik van het luchtruim,
- Het met behulp van deze kennis herstellen van het evenwicht tussen economie en milieu (waaronder zorgplicht voor de burgers),
- Toenemend vertrouwen van de burgers in de overheid.

*Met betrekking tot de allocatie van de groei op een andere luchthaven:*

- Burgers worden perspectief geboden op verbetering,
- Daardoor zal enig draagvlak worden verkregen voor de verdere ontwikkeling van de luchtvaart,
- Er komt een einde aan het “gevecht” tussen omwonenden, overheid en luchtvaartsector,



- Het vertrouwen in de overheid neemt toe als blijkt dat zij ook oog heeft voor de belangen van de burger,
- Een nieuwe locatie in bijvoorbeeld de Noordzee zal een geweldige technologische en werkgelegenheidsimpuls betekenen,
- De regio zal in veel mindere mate op de schop hoeven dan op dit moment het geval is,
- Veel woningbouwplannen kunnen doorgang vinden.

*Met betrekking tot verbetering van de veiligheid en vermindering van de geluidsoverlast:*

- Nakomen van de toezeggingen door de overheid,
- Verbetering van de veiligheid voor de omwonenden,
- Voorkomen van vermijdbare hinder,
- Minder omwonenden worden gehinderd door vliegtuiggeluid,
- Aanzienlijke vermindering van het aantal slaapgestoorden,
- Toename vertrouwen in de overheid,
- Verbetering van het imago van Schiphol,
- Vermindering van de milieuproblemen van het vliegverkeer,

## **5. Wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden.**

De inrichting van bestuurslichaam en kenniscentrum kan op korte termijn plaatsvinden. Aan een aantal voorwaarden is op dit moment ook al voldaan. Daarmee kan de overheid laten zien dat het wat haar betreft menens is als het gaat om het in balans brengen van de verschillende belangen die gemoeid zijn bij de ontwikkeling van de luchtvaart.

Daarmee wordt ook een eerste stap gezet naar het terugwinnen van het vertrouwen bij omwonenden.

Omdat de studie naar de grenzen van de groei nog wel enige tijd in beslag neemt en ook de realisatie van alternatieve uitbreidingsplannen een zaak is die vele jaren zal duren, kan niet vroeg genoeg hiermee gestart worden. Wij zijn er van overtuigd dat alleen al een aankondiging van deze studie en het uitspreken van de intentie om verdere groei elders te realiseren een grote zorg bij vele omwonenden zal wegnemen. En ook dit zal een belangrijke stap zijn naar het terugwinnen van vertrouwen in de overheid als uitvoerder van de zorgplicht.

De 18 samenwerkende bewonersplatforms zijn van mening dat door uitvoering van de voorstellen de overlast door vliegverkeer in grote delen van de randstad kan worden teruggedrongen. Juist door de grotere aandacht die er zal zijn voor het voorkomen van hinder bij de dagelijkse afhandeling van het vliegverkeer zal er zelfs op korte termijn al sprake kunnen zijn van vermindering van de overlast.

Voorts kan het kenniscentrum beginnen met een inventariserende en coördinerende rol te spelen. Zij kan haar meerwaarde leveren bij het herstel van de beleidsfouten uit het verleden. Ook haar initiërende en adviserende taak ten aanzien van wet- en regelgeving kan al doende vorm worden gegeven.

## **6. Voorbehouden.**

Indien er in de periode tussen het indienen van ons voorstel en het begin van de evaluatie voor ons relevante rapporten of andere informatie ter beschikking komen houden wij ons het recht voor ons voorstel desgewenst aan te passen aan de nieuw verkregen inzichten.

Van de Milieudienst IJmond hebben we begrepen dat de eisen met betrekking tot de onderbouwing van verbetervoorstellen niet zo strikt worden gehanteerd als in het Plan van Aanpak is omschreven. Wij zijn van mening dat ons rapport aan deze interpretatie voldoet.

**Bewonersplatforms die deelnemen aan het gemeenschappelijke overleg**

(in alfabetische volgorde van plaats van herkomst)

Vereniging Geus Aalsmeer	Aalsmeer
Platform Leefmilieu Regio Schiphol	Amstelveen
Platform Vliegoverlast Amsterdam	Amsterdam
Werkgroep Luchtverkeer Bijlmermeer	Amsterdam
Platform Vliegoverlast Assendelft	Assendelft
Platform Vlieghinder Regio Castricum	Castricum
Dorpsvereniging Halfweg/Zwanenburg	Halfweg
Werkgroep Luchtruim IJmond Noord	Heemskerk
Milieucontact Heiloo	Heiloo
Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord	Hoofddorp
Platform Vliegoverlast Zaanstad	Krommenie
Platform Vliegoverlast Oostzaan	Oostzaan
Platform Vlieghinder Schermer	Schermer
Dorpsraad Spaarndam	Spaarndam
Platform Uithoorn	Uithoorn
Pressiegroep Velsen Overlast Schiphol	Velsen
Dorpsraad Wijk aan Zee	Wijk aan Zee
Werkgroep Zwanenburg	Zwanenburg

## **Randvoorwaarden bestuurlijke inrichting:**

- 1. Onafhankelijk bestuursorgaan.**
- 2. Kenniscentrum.**

De doelstelling is tweeledig:

- Aan de ene kant de instelling van een onafhankelijk bestuurslichaam dat het beleid bepaalt ten aanzien van het huidige en toekomstige luchtverkeer van en naar Schiphol waarbij de belangen van de omwonenden en de luchtvaart duurzaam in evenwicht worden gebracht.
- Aan de andere zijde het tot stand brengen van een kenniscentrum als onderdeel van het bestuurslichaam dat in brede zin onafhankelijk onderzoek uitvoert ten aanzien van luchtvaart en milieu.

### **1. Onafhankelijk bestuurslichaam**

1. Een bestuurslichaam wordt ingesteld door de overheid op basis van een wettelijk vastgelegde functionele delegatie. Zie bijvoorbeeld de waterschapswetgeving.
2. Dit bestuurslichaam stuurt het kenniscentrum aan door het geven van gerichte onderzoeksopdrachten.
3. In het bestuurslichaam zijn vertegenwoordigers van bewoners en vertegenwoordigers van de luchtvaartsector (luchtvaartmaatschappijen en luchthaven) gelijkelijk vertegenwoordigd
4. Bewonersvertegenwoordigers dienen het vertrouwen te hebben van (representatieve) bewonersorganisaties.
5. Een onafhankelijke bestuursvoorzitter wordt benoemd door de overheid op voordracht van de leden.
6. Tot de taak van het bestuurslichaam behoort ook het verzorgen van de financiering van onder andere de onderzoeksopdrachten. Indien de financiering niet afkomstig is van de overheid door bijvoorbeeld verlegging zal deze in gelijke delen worden opgebracht door de sector en de bewoners.
7. Het bestuurslichaam gebruikt de kennis die haar ter beschikking is gesteld door het kenniscentrum tweeledig:
  - Voor aansturing van de LVNL en eventueel andere partijen zoals de slotcoördinator om te komen tot optimalisatie naar de aspecten veiligheid, economie en milieu van de dagelijkse operationele luchtverkeersleiding.
  - Voor verplicht gevraagd en ongevraagd advies aan de overheid voor mogelijk noodzakelijke aanpassing van de wet- en regelgeving.
8. Het bestuurslichaam dient zich zodanig te organiseren dat korte termijn verbeteringen in het kader van operationele flexibiliteit snel tot stand gebracht kunnen worden. Er mogen tussen de in het proces betrokken partijen geen zodanige (formele) bindingen zijn dat aan de door de overheid aan het bestuurslichaam toegekende bestuursdwang op enigerlei wijze afbreuk wordt gedaan.
9. Het bestuurslichaam dient jaarlijks met betrekking tot de te onderzoeken zaken een voortschrijdend meerjarenplan op te stellen. Dit plan dient openbaar te zijn.

10. Het bestuurslichaam dient jaarlijks verslag te doen van bereikte onderzoeksresultaten en de operationele effecten ervan m.b.t. milieu, economie, hinder etc. Dit verslag dient openbaar te zijn.
11. Het bestuurslichaam dient een communicatie plan op te stellen. Voor openbaarmaking van zaken is het aan te bevelen gebruik te maken van het internet. De werkwijze van de CDV is hiervoor een aansprekend voorbeeld.
12. Belanghebbenden uit de luchtvaartsector en de genoemde bewonersorganisaties zijn gerechtigd bij het bestuurslichaam ter zake doend commentaar te leveren, onderzoeksvoorstellen te doen en verbetervoorstellen in te dienen. Het bestuurslichaam dient van deze inbreng publiekelijk verslag te doen en aan te geven welke status aan voornoemde zaken wordt gegeven.

## **2. Kenniscentrum**

1. Taken, bevoegdheden van het kenniscentrum dienen nader vastgelegd te worden in een uitvoeringsregeling.
2. Het kenniscentrum dient onafhankelijk te zijn van de direct belanghebbenden. Zij zijn alleen verantwoording verschuldigd aan hun opdrachtgever.
3. Aan het kenniscentrum dienen hoge eisen te worden gesteld op het gebied van kwaliteit en integriteit
4. Het kenniscentrum doet onderzoek naar alle aspecten van de luchtvaart en luchtverkeersregeling op het gebied van economie en milieu. Randvoorwaarden zijn de eisen die vanuit veiligheidsoogpunt worden gesteld aan de luchtvaart. In het resultaat van te verrichten onderzoeken moet het onderlinge verband tussen voorgaande zaken op afdoende wijze tot uitdrukking komen.
5. Het kenniscentrum doet daarvoor onder andere onderzoek naar vernieuwing van het beheersingsinstrumentarium voor milieuaspecten als geluidsoverlast, luchtverontreiniging en veiligheidsaspecten op de grond. Met dit instrumentarium moet aan de zorgplicht van de overheid ten aanzien van voornoemde omwonenden vorm gegeven kunnen worden.
6. Het Informatie en Klachtenbureau maakt onderdeel uit van het kenniscentrum en zorgt voor de nodige terugkoppeling uit de praktijk.
7. Het kenniscentrum kan op basis van de opdracht multidisciplinair zijn samengesteld uit voor de looptijd van het onderzoek bij het kenniscentrum gedetacheerde of ingehuurd personeelsleden van andere onderzoeksinstituten.
8. Het kenniscentrum kan opdrachten geheel of gedeeltelijk uitbesteden aan daarvoor in aanmerking komende onderzoeksinstituten.

De overheid dient zorg te dragen voor de benodigde wetgeving en instellingsbesluiten om daarmee bovengeschetste bestuurlijke inrichting tot stand te brengen. Daarnaast zal zij op aangeven van het bestuurslichaam zorgen voor aanpassingen in wet-en regelgeving om procesverbeteringen tot stand te brengen.





## commissie voor de milieueffectrapportage

Bijlage 4 behorend bij het rapport 'Een Goede Buur?' van de gezamenlijke bewonersplatforms rond Schiphol

Aan de voorzitter en de leden van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20017  
2500 AA Den Haag

Aan de voorzitter en de leden van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

uw kenmerk

uw brief

ons kenmerk  
1114 ts - 406 Sc/bt

onderwerp  
Toetsingsadvies d.d. 11.03.2002 van de Commissie voor de m.e.r. en brief DGL/02.450109 d.d. 28.03.2002 aan de Tweede Kamer over het MER "Schiphol 2003"

doorkiesnummer  
(030) 234 76 02

Utrecht,  
2 mei 2002

Geachte voorzitters en leden van de Commissie,

Op 11 maart jl. bracht de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) het toetsingsadvies uit over het milieueffectrapport (MER) "Schiphol 2003" aan de ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Per brief van 28 maart jl. werd u door de ministers het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. aangeboden alsmede de reactie daarop van de ministers. Daarover wil ik het volgende bij u onder de aandacht brengen.

De Commissie voor de m.e.r. heeft niet de gewoonte om te reageren op de wijze waarop het bevoegd gezag gebruik maakt van haar adviezen. De adviezen van de Commissie voor de m.e.r. zijn immers niet bindend en het is aan het bevoegd gezag om te bepalen hoe het daarmee wenst om te gaan. In dit geval ziet de Commissie voor de m.e.r. zich echter genoodzaakt om te reageren met het oog op het opmerkelijke verschil tussen het toetsingsadvies van de Commissie en de reactie van de ministers daarop. In de brief van 28 maart aan u geven de ministers aan de constatering van de Commissie voor de m.e.r. niet te delen dat het MER essentiële tekortkomingen vertoont op de aspecten geluid en externe veiligheid. Zij zijn derhalve niet bereid in te gaan op de aanbeveling van de Commissie om het MER op die onderdelen aan te vullen. De kritiepunten van de Commissie voor de m.e.r. worden in de reactie van de ministers slechts ten dele besproken en inhoudelijk selectief en onvolledig weergegeven. Door middel van deze brief als reactie op de zienswijze van de ministers wil ik u daarom kort samenvattend aangeven op welke essentiële onderdelen het MER naar de mening van de Commissie tekortschiet en aangevuld zou moeten worden voordat besluitvorming over de uitvoeringsbesluiten kan plaats vinden. Zij wijst er daarbij op dat geconstateerde kritiepunten ook naar voren zijn gebracht door een groot aantal instanties tijdens de inspraak op het MER waaronder de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV), de Commissie Geluidhinder Schiphol (CGS), de provincie Noord-Holland, verscheidene gemeenten en samenwerkingsorganen en de milieubeweging. In haar toetsingsadvies verwijst de Commissie naar die inspraakreacties.

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl

Alvorens in te gaan op de belangrijkste kritiekpunten, is het nodig eerst stil te staan bij de opmerking in de brief van de ministers dat de Commissie voor de m.e.r. in haar advies stelt dat in het MER de juiste stappen zijn gevolgd om te komen tot een gelijkwaardige overgang naar een nieuw normenstelsel. Daarmee wordt de indruk gewekt dat de Commissie toch van mening is dat het MER toereikend zou zijn voor de besluitvorming. Het is op zich correct dat de Commissie in haar toetsingsadvies constateert dat de omschrijving van de stappen in de overgang in het MER zijn gepresenteerd overeenkomstig de systematiek in het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart. In het vervolg van het advies geeft de Commissie echter aan dat de onderbouwing van die stappen op essentiële onderdelen van de aspecten geluid en externe veiligheid ontbreekt. Daardoor is het niet goed mogelijk om op basis van het MER te beoordelen of het nieuwe normenstelsel een gelijkwaardige bescherming biedt en of het nieuwe stelsel zal werken voor deze aspecten.

Onder alle kritische opmerkingen die de Commissie voor de m.e.r. naar voren bracht in haar toetsingsadvies, acht zij de volgende aspecten het belangrijkste voor de behandeling van het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart en de besluitvorming over de beide uitvoeringsbesluiten:

1. de scenariogevoeligheid en gevoeligheid voor onzekerheden in de geluidberekeningen;
2. het aantal en de ligging van de handhavingspunten geluid;
3. de rol van het Totaal Volume Geluidimmissie (TVG) in het stelsel;
4. het ontbreken van het Groeps Risico (GR) in het stelsel;
5. de rol van het Totaal Risico Gewicht (TRG) in het stelsel.

#### 1. De scenariogevoeligheid en gevoeligheid voor onzekerheden in de geluidberekeningen

In haar advies stelt de Commissie voor de m.e.r. dat het MER onvoldoende duidelijk maakt wat de invloed van de beperkte kwaliteit van de rekenmethode en de keuze van de scenario's is op de bepaalde grenswaarden voor de individuele handhavingspunten en voor het TVG. De Commissie is van oordeel dat het MER aan het laatstgenoemde punt aandacht besteedt, maar is desondanks van mening dat de gevoeligheid van de eindresultaten voor verschillende scenario's niet voldoende uit de verf komt. Het punt van de rekenonnauwkeurigheid en met name het punt van de waarschijnlijk systematisch te lage waarden van de berekende geluidsbelastingen, wordt zowel in het MER als in de brief van 28 maart genegeerd. Het MER en het memo van de directie ONL dat als bijlage 7 in het advies van de Commissie is opgenomen, maken wel duidelijk dat bij de overgang een onzekerheid van minstens 0,1dB aanwezig is en de Commissie acht het niet uitgesloten dat fouten tot 1dB mogelijk zijn voor bepaalde handhavingspunten. Grenswaarden in twee decimalen zoals gepresenteerd in het MER, zijn in dit licht absurd.



## 2. De handhavingspunten geluid

In het MER wordt een beperkt aantal handhavingspunten voorgesteld in het nieuwe stelsel: 31 punten in de nabijheid van de 35 Ke- (dan wel de 58  $L_{den}$ -contour) en 25 punten in de nabijheid van de 26 dB  $L_{Aeq}$  - (dan wel de corresponderende  $L_{night}$  - contour). In het huidige stelsel liggen 250 handhavingspunten op de 35 Ke etmaalzone en 375 handhavingspunten op de 26 dB  $L_{Aeq}$  nachtzone. Het is evident dat 31 plus 25 handhavingspunten niet dezelfde bescherming kunnen bieden als het vele malen grotere aantal punten in het huidige zonestelsel, vooral in het gebied buiten de 35 Ke-contour.

In het NLR Rapport *Resultaten onderzoek beschermende werking van het huidige en het nieuwe geluidsstelsel Schiphol* (NLR-CR-2001-373) dat als bijlage bij het MER is gepresenteerd, is duidelijk aangegeven dat meer handhavingspunten nodig zijn. Niettemin stelt het MER dat het beperkte aantal handhavingspunten een bescherming biedt die gelijkwaardig is aan het bestaande stelsel. In de brief van 28 maart geven de ministers aan dat nu meteen 4 extra punten worden toegevoegd op of nabij de 35 Ke-contour naar aanleiding van een aanbeveling van de Commissie en dat verder het voorgestelde beperkte aantal handhavingspunten in 2005 uitgebreid zal worden met handhavingspunten in het gebied tussen de 35 en 20 Ke-contouren op basis van de resultaten van een monitoringprogramma en advies van de CDV. Hiermee wordt naar de mening van de Commissie voor de m.e.r. aangegeven dat het nieuwe stelsel in ieder geval in de periode tot aan 2005 niet gelijkwaardig zal zijn aan het huidige zonestelsel.. De brief van 28 maart gaat hierop niet in.

## 3. De rol van het Totaal Volume Geluidimmissie (TVG)

Het MER is onduidelijk in wat precies de rol is van het TVG in het nieuwe normenstelsel voor geluid. Onder punt 1 hiervoor is aangegeven dat het voorgestelde beperkte aantal handhavingspunten niet dezelfde bescherming kan geven als het huidige zonestelsel. Het verschil moet kennelijk worden gecompenseerd door de gekozen variant van het TVG (TVG-kassa). Met andere woorden, vóórdát op een aanzienlijk aantal individuele handhavingspunten de grenswaarden dicht benaderd of overschreden worden, dient de grenswaarde van TVG-kassa benaderd of overschreden te worden en de "waarschuwing" af te geven dat er in globale zin bijgestuurd moet worden. Ondanks het feit dat de grenswaarden van TVG-kassa zonder meteorcorrecties worden bepaald en de grenswaarden voor de handhavingspunten met meteorcorrecties, is de Commissie er niet van overtuigd dat het TVG-kassa de hiervoor genoemde waarschuwende rol zal spelen. In bijlage 1 bij de brief van de ministers d.d. 28 maart wordt eerst ontkend dat het verschil in aantal handhavingspunten gecompenseerd dient te worden door het TVG en vervolgens wordt uitgelegd dat het wel het geval is: "*Het TVG waarborgt dat, in combinatie met de handhavingspunten en regels voor het gebruik van het luchtruim en het banenstelsel, buiten de 58 dB(A)  $L_{den}$ -contour niet méér geluidbelasting neerslaat dan 58 dB(A)  $L_{den}$ .*"

In het toetsingsadvies heeft de Commissie voor de m.e.r. duidelijk aangegeven dat het slechts zinvol is om naar de totale geluidimmissie te kijken als de geluidhinder daarin wordt betrokken.

In dit verband wijst de Commissie op de volgende passage in haar toetsings-advies: *Met de grenswaarde van het TVG wordt een milieugrens gesteld, aldus het MER, namelijk aan de totale hoeveelheid geluidsbelasting. De geluidsbelasting is een afgeleide fysische maat, die een weging dient te bevatten naar ruimte en tijd om een goede maat voor de milieubelasting (n.l. de geluidhinder) op te leveren. De tijdscomponent omvat de weegfactoren voor avond en nacht en de integratie over de periode van een jaar volgens de  $L_{den}$ -systematiek. De ruimtecomponent houdt rekening met de verdeling over het studiegebied. Hierbij is het onvermijdelijk om hierin de bewoningsdichtheid en de dosis-effectrelaties te betrekken, zoals de Commissie in het tussentijdse toetsingsadvies over het concept MER al duidelijk heeft gemaakt. De in artikel XII van de wijziging van de Wet luchtvaart gestelde eis van verdelingsonafhankelijkheid maakt dat het TVG geen zinvolle milieumaat is. Dan zou men ook de tijdscomponent wel weg kunnen laten en stellen dat de TVG niet af mag hangen van het tijdstip waarop wordt gevlogen.* Het door de Commissie voorgestelde TAEG (Totaal Aantal Ernstig Gehinderden) vertoont deze bezwaren niet en is een goed gefundeerde maat voor de totale geluidhinder die wordt veroorzaakt. Het TAEG speelt bovendien in op de toekomstige verplichting tot “noise mapping” wanneer de Europese richtlijn omgevingslawaaai van kracht wordt.

#### 4. Het Groeps Risico (GR)

Het is gebruikelijk de externe veiligheid te karakteriseren door twee maten: het individuele risico (IR) en het groeps risico (GR). Het IR is de kans dat een individu op een bepaalde plaats overlijdt. Dit wordt weergegeven door middel van risicocontouren op de kaart. Het GR geeft de kans dat een groep van een bepaalde grootte tegelijkertijd om het leven komt. De FN-curve is hiervan de meest gebruikte weergave. De Commissie ziet niet in waarom het GR niet in de vorm van een FN-curve is gepresenteerd. Voor de PKB Schiphol en omgeving en dus in het huidige stelsel gebeurde dat wel. De FN-curve toont namelijk ondubbelzinnig of de beheersing van het luchtverkeer samen met de beheersing van de ruimtelijke ordening het gewenste effect van het standstill van het risico hebben gehad. Het feit dat er voor FN-curven geen normen bestaan is geen goed argument. De FN-curve is ook internationaal de meest breed geaccepteerde GR-maat en ondersteunt derhalve het besluit- en bewustwordingsproces.

Belangrijk voor de beheersing is het stellen van een norm. Voor het IR vindt dit plaats. Voor het GR (of de in het MER voorgestelde maat TRG) is de normstelling niet te vinden. Voor het GR wordt zelfs gesuggereerd dat het bijzonder moeilijk zou zijn tot een normstelling te komen.

Allereerst wijst de Commissie op een theoretische aanzet voor een GR-normstelling voor Schiphol, die zij al in 1994 heeft gegeven<sup>1</sup>. Deze normstellingstheorie is ook internationaal gepubliceerd<sup>2</sup>. Van de zijde van de ministeries van V en W en van VROM is hierop niet gereageerd.

Ten tweede is het praktisch gesproken eenvoudig om tot een normstelling voor het GR voor Schiphol te komen. Immers het groepsrisico (FN-curve) zoals dat bestond rond Schiphol op het moment dat de motie van Van Gijzel werd aangenomen in de Tweede Kamer is in feite de norm voor het GR.

<sup>1</sup> Toetsingsadvies van de Commissie over het Integrale MER Schiphol en Omgeving, par. 2.5 en in bijlage 6 (Normstelling voor groepsrisico's Schiphol), 23 augustus 1994.

<sup>2</sup> J.K. Vrijling, W. van Hengel & R.J. Houben: “Acceptable risk as a basis for design”. Reliability Engineering and System Safety 59 (1998) pp. 141 – 150.

Het is onjuist te denken dat het statistisch-causale veiligheidsmodel tot een norm voor het GR zou leiden (blz. 21 van deel 1 en blz. 51 van deel 2 van het MER en art. XVI van de wijziging van de Wet luchtvaart en ook bijlage 1, blz. 6 bij de brief van 28 maart 2002). Dit model kan alleen aangeven wat het directe effect van beheers- en technische maatregelen voor de externe veiligheid is.

#### 5. Het Totaal Risico Gewicht (TRG)

In plaats van het GR wordt in het nieuwe stelsel een nieuwe maat geïntroduceerd: het TRG. Het is de Commissie voor de m.e.r. onduidelijk welke rol deze nieuwe maat in het nieuwe stelsel moet vervullen, ook na de reactie van de ministers in de brief van 28 maart. Het TRG wordt gedefinieerd in het MER als de verwachtingswaarde van het aantal kg vliegtuig dat per jaar ten gevolge van een ongeval op de grond rondom de luchthaven terecht komt.

De Commissie herhaalt hier dat het TRG naar haar mening geen goede risicomaat is, omdat slechts de bedreiging in aanmerking wordt genomen en niet het potentiële verlies aan mensenlevens, aangezien de bevolkingsdichtheid op de ongevalsplaats niet in de formulering is opgenomen.

Het volgende voorbeeld maakt duidelijk dat dit van groot belang is. Als alle vluchten over het centrum van Amsterdam zouden worden geleid, dan verandert het TRG niet doch het GR neemt dramatisch toe.

De Commissie is gaarne beschikbaar voor het verstrekken van eventueel benodigde nadere informatie.

Hoogachtend,



ir. N.G. Ketting,  
voorzitter



BELOOFDE GELIJKWAARDIGHEID  
VAN DE HUIDIGE LUCHTVAARTWET  
MET DE PKB 1995 (Planologische Kernbeslissing)

**DE 18 PLATFORMS IN DE REGIO SCHIPHOL**

JUNI 2005

## INHOUDSOPGAVE:

1.     Introductie.
- 1,1    bijlage tabel vergelijking Plan van aanpak versus de PKB 1995
- 1,2    De definitie van wat een Mainport zou kunnen zijn.
2.     Onderzoeksopdrachten voortvloeiende uit de toegezegde bescherming van de buitengebieden aan de Eerste Kamer en de toezeggingen aan die zelfde Eerste Kamer voortvloeiende uit de MotieBaarda.
3.     Idem voor de nacht.
4.     Voorstellen in bijlage 1. zie achterin.
5.     Lden geen goede maat voor hinder en overlast en de consequenties daarvan.
6.     Verschillen tussen gemeten en berekenende waarden van Geluid.
7.     Het Intern- (individueel-) en het Extern (groeps-) risico.
8.     Verkeerde cijfers voor luchtkwaliteit in het Plan van aanpak.
9.     Slaapverstoring.
10.    Tot slot nog een echt verbetervoorstel: Van af zee hoger aanvliegen. De CDA procedure.

## 1: Introductie:

De verbeteringen die wij hierna beschrijven en al 23 juni 2004 aan het ministerie van Ven W stuurden in overleg met de Eerste Kamer zien we feitelijk niet als een puur Verbetervoorstel. Niettemin sturen wij het als zodanig in, zoals het ministerie van Ven W ons dat per brief verzocht. Het gaat hier om het Plan van aanpak, waarin de Motie Baarda is opgenomen. De motie wordt hierin echter onvoldoende recht gedaan. Zie onze tabel 1.1 waarin wij aangeven, wat er mankeert aan de feiten, zoals genoemd in het Plan van Aanpak, en zoals deze zouden moeten zijn analoog aan de PKB 1995. Van een gelijkwaardige overgang is dus geen sprake.

De motie Baarda beoogt een garantie te bieden voor een gelijkwaardige bescherming bij de overgang van het oude stelsel (de PKB '95) naar het nieuwe stelsel (de wet Luchtvaart).

Over de gelijkwaardige bescherming was namelijk in de Eerste Kamer grote twijfel en zorg ontstaan, onder meer door kritische rapporten van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid en de Commissie voor de MER.

De garantie die door de motie is bereikt, is de **verplichting** voor het Rijk (dus géén kwestie van nadere overweging, zoals bij verbetervoorstellen) om het beleid aan te passen indien bij de evaluatie in 2005/2006 op grond van berekeningen en metingen blijkt dat niet aan die gelijkwaardigheid is voldaan. Het beleid moet dan zó worden aangepast dat alsnog gelijkwaardigheid ontstaat.

In de Motie staat genoemd, dat de nieuwe wet gelijkwaardig dient te zijn aan de PKB 1995 en aan de overgangsartikelen. (Een selectie van artikelen uit de PKB 1995.) In deze overgangsartikelen staat echter *niets* over de in de PKB 1995 genoemde zogenaamde Indicatieve contouren. (Zie PKB Deel 4 van 20 dec.1995, pagina 18 en de bijbehorende figuur 2 als bijlage, de indicatieve contouren.) D.w.z. ook niets over de daaruit voortvloeiende in de Aanwijzing 1996 genoemde ca 275 handhavingspunten voor de dag en de ca 400 voor de nacht. (Zie PKB Deel 4 van 20 dec.1995, pagina 18 en de bijbehorende figuur 2 als bijlage, de indicatieve contouren.)

Net op tijd, en vlak voor de stemming ontdekte de Eerste Kamer dit feit, en vroeg Min. Netelenbos toe te zeggen, dat zij ook de buitengebieden zou beschermen, analoog aan de bescherming die die gebieden hadden in de PKB Schiphol 1995, omdat dat nog *niet* in de wet stond. Min. Netelenbos zegde deze bescherming alsnog toe. Daarna volgde de stemming waarbij de wet werd aangenomen. Zie hier nogeens de volledige tekst van de woorden die Voorzitter Ir Baarda sprak vlak voor de stemming, die zo letterlijk staan opgetekend in de Handelingen:

***”Merk op, dat er met de huidige tekst van het wetsvoorstel geen bescherming is voor het buitengebied. Die bescherming was er wel in het PKB stelsel.***

***In de motie is verwezen, naar de overgangsartikelen XI tot en met XIII. Ik vraag de minister toe te zeggen, dat de bescherming die in de PKB is vastgelegd onder het nieuwe regime voor het buitengebied zal gelden, dus voor het gebied tussen 20 en 35 Ke. Dat brengt de gelijkwaardigheid met zich”.***

***De minister heeft gezegd, dat zij de motie integraal zal uitvoeren, wij zijn de minister daarvoor erkentelijk”***

Vervolgens komt de minister aan het woord: ***"ik bevestig, dat de uitvoeringsbesluiten morgen zullen worden aangepast. Wat het buitengebied betreft: Ik zal bewaken, dat er een gelijkwaardige bescherming is"***.

Deze bevestiging door de minister vormde de voorwaarde voor de Eerste Kamer om tenslotte hierna unaniem vòòr de nieuw Luchtvaartwet te stemmen!

In de daarop volgende 3 jaar beloofde de staatssecretaris de Eerste Kamer tot drie keer toe, de Motie Baarda volledig uit te zullen voeren, zoals haar voorgangster Min. Netelenbos de Kamer ook toezegde. Vele brieven werden hierover gewisseld, terwijl ook nog een mondeling overleg met de Eerste Kamer hierover plaats vond. (April 2003) Ondanks deze toezeggingen is hierover dus tot op de dag van vandaag niets in het Plan van aanpak geregeld. In het Plan van aanpak gaat men nog steeds uit van slechts de overgangsartikelen. Dat is dus onvolledig. Wij ervaren het als buitengewoon treurig, dat een heldere gang van zaken nu en dan met opzet verwordt tot een semantisch politiek gezelschapsspel. Hiermee nam het toch al broze draagvlak voor dit Schipholdossier tot en bedenkelijk nivo verder af.

**Nog een enkel voorbeeld van uitspraken uit het verleden die het vertrouwen onder de bevolking t.a.v. dit Schipholdossier zeer deden afnemen:** (er zijn er overigens vele in deze categorie.)

Min. Jorritsma uitte zich destijds in 1997 als volgt: "Waar maken die milieupartijen zich toch druk om. Deze 5<sup>e</sup> baan hebben we helemaal niet nodig voor de capaciteit. Het is een Milieubaan. Het gaat er ons slechts om, dat we minder burgers overlast bezorgen." De sector daarentegen heeft het het laatste jaar vooral alleen maar over een capaciteitstoename en wil naar 600.000 tot 800.000 vliegbewegingen, terwijl er door het kabinet en de provincie al ruimte wordt vrijgehouden voor een 6<sup>e</sup> en 7<sup>e</sup> baan. De heer Cerfontaine, Schipholdirecteur, noemde enige dagen geleden op een voorlichtingsbijeenkomst deze aantallen en claimde brutaal weg bovendien nog maar even, dat wanneer de 600.000 vliegbewegingen niet mogelijk zijn, het huidige handhavingssysteem maar op de schop moet.

We hebben hier nauwelijks woorden voor.

**1.2. De definitie van wat een Mainport zou kunnen zijn**, wordt iedere keer weer opgerekt. Het concept Mainport werd ooit geformuleerd, om de intercontinentale vluchten veilig te stellen. De laatste jaren is dit concept inhoudelijk gaan glijden. Steeds meer gaat het ook om de Europese vluchten, met daarbij de toenemende markt van prijsvechters. Dezelfde heer Cerfontaine verdedigde in 2002 in de Eerste Kamer de huidige wet nog met verve, (zie het verslag van de Eerste Kamer: "Gesprekken met deskundigen") terwijl hij deze wet een jaar later als "krakkemikkig" omschreef. Dat een directeur het spel zeer brutaal wil spelen is zijn zaak, maar dat het Ministerie van Ven W en mogelijk het kabinet de betrouwbaarheid van de overheid op het spel dreigt te zetten is ernstig. De PKB 1995 kwam in 1995 tot stand na een zeer lang en moeizaam debat in de Tweede en later in de Eerste Kamer. Harde beloften werden gedaan, die de burgers minimale rechtbescherming moesten geven. Er waren uitspraken van de beide betrokken ministers de Boer en Jorritsma als: "Dit zijn absolute grenzen". Inmiddels zijn we de volumegrens van 440.000 vliegbewegingen en de normen voor Stank uit de PKB kwijt, terwijl het Externe Veiligheidsrisico (Groepsrisico of Neerstortgevaar) al weer op de tocht staat en er nu de laatste 3 jaar ook aan de Geluidsnormen (zie Plan van aanpak) gemorreld dreigt te worden.

Het stelselmatig oprekken van eerder afgesproken grenzen en normen, ten nadele van de burgers onder de vliegrouden en ten gunste van capaciteit voor de Mainport, waarvan de definitie iedere keer opschuift is voor ons onaanvaardbaar!



## 1,1. Vergelijking stelsels op hoofdpunten van gelijkwaardige bescherming van de leefomgeving

	Wet Luchtvaart	PKB/ Baarda-toets	Opmerking
Geluidbelasting etmaal	Max 10.000 woningen binnen 35 Ke contour	Bescherming gelijkwaardig aan PKB	Bescherming moet óók gelden bij volledig gebruik stelsel (huidig gebruik ca 75%)
	Max 45.000 mensen met ernstige hinder binnen 20 Ke contour	Bescherming gelijkwaardig aan PKB	Als boven
	Bescherming door grenswaarden in 35 handhavingspunten	Bescherming door gesloten geluidscontour en ca 250 handhavingspunten	Ontoereikend aantal handhavingspunten in de huidige wet
		Gelijkwaardige bescherming buitengebied	Ontbreekt in de wet
		Afwijking van indicatieve geluidscontour max 2 Ke	Ontbreekt in de wet
		Max belasting in punt K: 49 Ke	Ontbreekt in de wet
Geluidbelasting nacht	Max 10.100 woningen binnen 26 dB(A) LAeq-nacht contour	Bescherming gelijkwaardig aan PKB	Bescherming moet óók gelden bij volledig gebruik stelsel (huidig gebruik ca 75%)
	Max 39.000 mensen met slaapverstoring binnen 20 dB(A) LAeq-nacht contour	Bescherming gelijkwaardig aan PKB	Als boven
	Bescherming door grenswaarden in 25 handhavingspunten	Bescherming door gesloten geluidscontour en ca 375 handhavingspunten	Ontoereikend aantal handhavingspunten in de huidige wet
		Gelijkwaardige bescherming buitengebied	Ontbreekt in de wet
		Afwijking van indicatieve geluidscontour max 2 dB(A) LAeq-nacht	Ontbreekt in de wet
Externe veiligheid	Max 774 woningen binnen 10-6 contour	Individueel risico: standstill tov 1990	Situatie 1990 onbekend
		Groepsrisico: standstill tov 1990	Groepsrisico ontbreekt in de wet. Nu reeds verdubbeld tov 1990
Luchtverontreiniging	CO <sub>2</sub> : geen maximum	Standstill tov 1990	Ontbreekt in de wet Uitstoot 1990: 664.000 ton
	CO: max 45.701 ton	Max 38.000 ton	Wet toleranter dan PKB. Bescherming moet óók gelden bij volledig gebruik stelsel (huidig gebruik ca 75%)
	NO <sub>x</sub> : max 19.771 ton	Max 16.300 ton	Als boven
	VOS: max 21.173 ton	Max 15.700 ton	Als boven
	SO <sub>2</sub> : max 1.274 ton	Max 1.560 ton	Wet strenger dan PKB. Bescherming moet óók gelden bij volledig gebruik stelsel
	PM <sub>10</sub> : max 1.208 ton	Max 790 ton	Wet toleranter dan PKB. Bescherming moet óók gelden bij volledig gebruik stelsel

Noot: dit beknopte overzicht pretendeert niet geheel volledig te zijn

## **2. Onderzoeksoopdrachten m.b.t.geluid in vervolg op de motie Baarda die nodig zijn om te toetsen of het nieuwe normenstelsel een even goede bescherming biedt aan bevolking en milieu als de PKB Schiphol 1995. Er dient een betere rechtsbescherming te komen in woongebieden, conform die in de PKB 1995.**

Onderstaande onderzoeken moeten zowel toegepast worden op het huidige normenstelsel als op verbeterde normenstelsels. Als geen van de onderzochte normenstelsels een even goede bescherming biedt, moet het best scorende stelsel verder worden verbeterd totdat dit een even goede bescherming biedt als de PKB. Van de voorgestelde onderzoeken zijn de onderstaande voorstellen onder 2 (a+b) en 3 dus: Beschermkracht van het normenstelsel voor de Dag en voor de Nacht verreweg het belangrijkste. Van onze voorstellen onder 4 (a t/m e) begrepen wij dat een aantal van deze inderdaad al worden uit gevoerd. Dat is de reden, dat wij deze Voorstellen slechts als bijlage1 achteraan bijvoegen.

### **Beschermkracht van het normenstelsel**

#### **Dit is voor ons een essentieel onderdeel van de beloofde gelijkwaardige bescherming tussen de beide stelsels.**

**2a.** Onderzoek de beschermkracht van het normenstelsel analoog aan het onderzoek dat plaats vond in het NLR rapport NLR-CR-2001-373 'Resultaten onderzoek beschermende werking van het huidige en nieuwe geluidstelsel Schiphol' door middel van ten minsten tien onorthodoxe vliegscenario's. Hierbij moet worden uitgegaan van de oorspronkelijke vraagstelling voor het rapport en kan de samenvatting (die niet strookt met het rapport) buiten beschouwing blijven. Breidt alvorens het onderzoek te starten de in het NLR rapport (NLR-CR-2001-373) onderzochte set onorthodoxe scenario's uit met tenminste enkele scenario's met veranderingen van start- en landingsroutes, die met verbeterde navigatieinstrumenten denkbaar zijn. Gedacht kan worden aan geknikt aanvliegen op of vertrekken van de Kaagbaan-NO over midden Amstelveen, een intensief gebruik van de Zwanenburgbaan-Z voor starten met een iets meer zuidwestelijke koers vlak langs Rijssenhout of een iets zuidoostelijker koers vlak langs Aalsmeer, aan een intensiever gebruik van de Zwanenburgbaan-N voor starten met een iets meer noordoostelijke koers en vervolgens grotendeels afbuigend naar het zuiden dwars over Amsterdam en Amstelveen, e.d. Construeer tevens een onorthodox scenario waarbij klim- en landingsroutes met behulp van RNAV - segmenten plaatselijk een nauwkeurig vastgelegde route zonder spreiding mogelijk maken, met een zodanige invulling dat het vliegverkeer op die routes de handhavingspunten op zo groot mogelijke afstand en/of met zo laag mogelijk motorvermogen passeert. Verder moet worden geoptimaliseerd op de maximale capaciteitsverhoging die binnen het normenstelsel mogelijk is. In een creatief proces moeten alle denkbare scenario's met innovatieve geluidsbeperkende dan wel capaciteitsverhogende maatregelen worden opgespoord. De exercitie dient zowel voor de etmaalbelasting (Lden) als voor de nacht (Lnight) te worden uitgevoerd.

*Toelichting:* Aldus moet de toegepaste scenario-exercitie in beeld brengen hoe goed elke woonwijk of dorp door het normenstelsel wordt beschermd als innovatief wordt gevlogen om de geluidsbelasting te beperken of de capaciteit te verhogen. Hierbij zal bijvoorbeeld worden nagestreefd om de geluidsbelasting vooral in schaars bewoond gebied neer te leggen.

**2b.** Ontwerp verbeteringen in het normenstelsel voor Lden en voor Lnight zodanig dat geen dorp of woonwijk meer dan 0,2 dB extra geluid kan ondervinden dan met het PKB-normenstelsel mogelijk zou zijn. Dus als met geen van de onorthodoxe scenario's de verwachtingswaarde conform het basisscenario binnen het PKB-normenstelsel in welke woonwijk of dorp dan ook met meer dan 0,4 dB kan worden overschreden (dit was in NLR-

2001-373 het geval) dan mag binnen het nieuwe normenstelsel een overschrijding met maximaal 0,6 dB mogelijk zijn (0,2 dB komt overeen met 5% meer vliegverkeer zonder dat de vloot stiller is geworden).

*Aangaande voorstel Staatssecretaris*

De Staatssecretaris noemt in een recente brief aan de Voorzitter van de Eerste Kamer nergens enig onderzoek die de beschermkracht moet aantonen *voor de situatie dat het luchtvaartvolume tegen de grenzen van het normenstelsel aanloopt*. Dat is in 2005 nog lang niet het geval en de feitelijke mazen in het normenstelsel zijn dus in de praktijk dan nog niet zichtbaar geworden. Het onderzoek NLR-CR-2001-373 dat ten behoeve van de beoordeling van de beschermkracht van het LVB-stelsel is gedaan laat zien hoe belangrijk zo'n exercitie is omdat het te laat is als in de praktijk de beschermkracht op de proef wordt gesteld. Ook in de bijlagen en het Plan van Aanpak zien wij geen aanwijzingen dat de Staatssecretaris zo'n onderzoek laat uitvoeren, maar wij hebben ook geen uitspraken gezien die dit uitsluiten.

**3. Nachregime tussen 6.00 en 7.00 uur (slaapverstoring)** Ontwerp uitgaande van het LVB-basisscenario een aangepast basiscenario waarmee de verwachte geluidsbelasting tussen 6.00 en 7.00 uur nergens in bewoond gebied hoger is dan deze volgens het basisscenario van de PKB/Aanwijzing zou zijn. Toets dit scenario ten aanzien van de maximaal te verwachten geluidsbelasting in de diverse woonwijken en kernen in vergelijking tot de PKB op de in 2a. en 2b. beschreven wijze.

**3.1 Aantal Handhavingspunten.** Wij benadrukken dat het aantal handhavingspunten substantieel moet toenemen om de in de PKB toegezegde rechtsbescherming in woongebieden ook te realiseren. De meeste woonwijken zijn niet goed beschermd tegen een hoger dan verwachte geluidsbelasting overdag en snachts door het ontbreken van handhavingspunten in het buitengebied en de grote afstand tussen de al aangewezen handhavingspunten.

*Voor bovenstaande paragrafen 2 en 3 verwijzen wij graag naar de verdere uitwerking die Stichting Natuur en Milieu hieraan geeft in haar Verbetervoorstel ad 1: Geluidsnorm per woonwijk van juni 2005.*

*Verder willen we de voorstellen 5, 8, 9, 10, en 12 van Stichting Natuur en Milieu expliciet noemen, als door ons uitdrukkelijk gesteunde voorstellen.*

4. Zie Bijlage 1 achteraan.

**5. Lden geen goede maat voor het meten van hinder en overlast.** In ons verbetervoorstel "Een goede buur?" deelden wij al mede, dat de Lden maat ongeschikt is als maat voor het meten van hinder en overlast. Voorlopig zal deze Europese maat echter wel gebruikt gaan worden. Er zal dan echter een correctie plaats moeten gaan vinden, die er op neerkomt, dat indien er een verbetering in de geluidswaarslag van bijvoorbeeld 3 dBA plaats vindt, deze voor 2 dBA aan de burgers ten goede komt in de grenswaarden en 1 dBA als beloning voor de sector.

Ook de CDV in haar 4<sup>e</sup> tussenrapportage van 9 juni jl 2005 doet in paragraaf 3,3: Beter aansluiten bij de ondervonden overlast, op pagina 16 al verslag van dit probleem.

Ook de stichting SNM doet hierover voorstellen in haar Verbetervoorstellen, onder Voorstel 2, dat wij dus steunen.

**6. Verschillen tussen gemeten en berekende waarden.**

Aangetoond is, dat de gemeten waarden tussen de 1,4 en 7 dBA hoger zijn dan de berekende waarden, zoals die nu worden gehanteerd. 1 dB(A) komt in Lden vrijwel overeen met 25 % meer vliegbewegingen. We benadrukken, dat dit al in januari 1998 werd geconstateerd. (NLR rapport 1998-CR 97263 L) Het rapport verdween in de la, omdat het te risicovol was. Deze resultaten werden in latere waarnemingen bevestigd.

Dit probleem dient via een nieuwe validatie van het rekensysteem te worden opgelost, pas nadat eerst het geluid verbeterende effect van geluidoptimaler vliegen (conform de fabrikanten claim) is doorgevoerd en is doorgemeten en voor die manier van vliegen metingen zijn uitgevoerd.

### **7. Interne en Externe Veiligheid (resp. Individueel en Groepsrisico).**

Wij willen vasthouden aan het door Min Netelenbos beloofde statistisch causaal model (aan de Eerste en Tweede Kamer) om daarmee niet alleen IR maar ook het groepsrisico onder het niveau van 1990 te houden en dus normen op dat niveau vast te stellen.

Het NLR zou dus snel een verbeterd rekenmodel moeten maken waar 1. de meest actuele statistische gegevens in zitten over ongevalskansen en 2. waar meer factoren die bepalend zijn voor het risico in zitten dan het huidige model.

Met zo'n statistisch causaal model - geactualiseerd en aangevuld dus - komt de toenemende veiligheid van een groot deel van het vliegverkeer goed tot uitdrukking (de afnemende veiligheid door slechter onderhoud en training bij een aantal prijsvechters overigens ook) en dan is het niet te veel gevraagd de GR- en IR-normen op het niveau van 1990 ook daadwerkelijk te handhaven met behulp van dit model.

Wij delen overigens niet de mening van staatssecretaris van Geel, dat dit statisch causaal model niet gemaakt kan worden, of dat er aan die beloften niet voldaan kan worden. Prof Ale T.U Delft, verzekerde eerder in de media, dat deze opdracht gewoon kan worden uitgevoerd.

**8. Verder staan in het Plan van aanpak onjuiste cijfers m.b.t. de Luchtkwaliteit.** (Zie 1,1 tabel waarin wij een schematische weergave geven van al de verschillen tussen de genoemde feiten in het Plan van aanpak en die uit de PKB 1995, die in de Motie Baarda worden verdedigd)

**9. T.a.v. Slaapverstoring** dringen wij met klem aan op het verlengen van de nachtperiode van 6.00 naar 7.00 uur.

Zoals Min. Netelenbos tijdens het plenaire debat in de Eerste Kamer 25 juni -2002 terecht opmerkte heeft het beleid m.b.t het verlengen van het nachtrecht *niets* met de wetswijziging van PKB naar de huidige Luchtvaartwet te maken. (Zie de eerste kamerhandelingen van 25-6-2002)

De beloften om tot wijziging van dit nachtrecht te komen kwam voort uit de motie van Gijzel, PvdA, Te Veldhuis, VVD en van het Riet, D66. Er zou toen een slaapverstoringsonderzoek opgestart worden in het kader van de GES onderzoeken (RIVM-TNO) Dat dit een technisch moeilijk onderzoek is, en dat zulk onderzoek tijd vergt, daarvoor hebben wij veel begrip. Waar we veel minder begrip voor hebben is dat dit onderzoek uiteindelijk pas eind nov. 2002 gereed kwam. Zes jaar na de opstart. Dit terwijl b.v. het onderzoek Grote luchthavens en Gezondheid, door de Gezondheidsraad binnen 1 1/2 jaar gereed was. Evenals met het RIVM hinderbelevingsonderzoek (gepubliceerd in 1998) het geval was, werd ook dit onderzoek opzettelijk vertraagd. Wij hebben hiervoor bewijzen.

Pas recent, dus anno 2005, dus 9 jaar na de opdrachtverstrekking werd een kabinetsstandpunt geformuleerd, dat er op neer komt, dat er in de nacht mogelijk minder *kan worden gevlogen, mits de capaciteit dit toelaat*. Dit ondanks de alarmerende resultaten uit het

slaapverstoringsonderzoek TNO-RIVM 2002, de resultaten van een onderzoek naar leerprestaties bij kinderen, nabij de luchthaven Munchen, genoemd in het Gezondheidsraad onderzoek van 2 sept 1999, o.l.v. Prof. Wim Passchier, Grote Luchthavens en Gezondheid. Hierin wordt recent onderzoek (Munchen) genoemd, dat eerdere bevindingen van een negatieve invloed van vliegtuiggeluid op leerprestaties van kinderen bevestigd. Ook het RIVM (2005) vond recent rondom schiphol aanwijzingen voor verslechterde leerprestaties bij kinderen in Nederland. Wij kunnen dit niet aanvaarden, gezien de eerdere genoemde toenemende aantallen slaapverstoorden.(RIVM) (zie hierna)

Wij hebben kennis genomen van de het rapport “vergelijking schattingen !slaapverstoringsonderzoek Schiphol met referentiegetal PKB Schiphol” door het RIVM. Hieruit blijkt dat slaapverstoring in een veel groter gebied plaatsvindt dan aanvankelijk was verondersteld bij het formuleren van het Schipholbeleid. In de wijde omgeving van Schiphol (PKB gebied 55/55 km) blijken 320.000 mensen in hun slaap te worden verstoord. Tevens blijkt uit het TNO slaapverstoringsonderzoek dat een reductie van 20% van deze slaapverstoring mogelijk is, indien de nachtperiode verlengd zou worden naar 7.00 uur . Wij zijn dan ook van mening dat de nachtperiode verlengd zou moeten worden tot 7.00 uur. Dus dat wil zeggen, dat tot 7 uur de nachtroutes gevolgd dienen te worden, en de procedures voor de nacht moeten worden uitgevoerd. Dus de lagere aantallen voor starten en landen Uiteraard geldt hetzelfde ook voor het uur tussen 5 en 6 uur. Hiermee wordt een goede bijdrage geleverd aan het voorkomen van slaapverstoring in de vroege ochtend. Daardoor kan tevens een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de vergroting van het draagvlak voor de mainportontwikkeling.

Bovendien sluit een verlenging van de nachtperiode aan bij Europese wetgeving, waarin de nachtperiode op acht uur is vastgesteld.

#### **10. Aanvangen met de CDA procedure. (Continuous Decending Approach )**

Door het CDA(Christen Democratisch Appel) IJmond is een verbetervoorstel hiertoe ingediend dat ons inziens zo snel mogelijk moet worden ingevoerd. Vliegtuigen die niet de daartoe geeigende navigatieapparatuur bezitten, moeten dan maar worden geweerd, of via een boete systeem snel worden aangemoedigd deze apparatuur aan te schaffen.

De procedure lijkt voor een aantal gebieden vele dBAs minder geluidbelasting op te leveren. Dus zowel vanaf de westkust-noordzee als vanaf de oostkust-IJsselmeer (van veel verder weg dus) vanaf ca 6000 voet hoogte aanvliegen en met beperkt motor vermogen dalen.

Deze procedure is uiteraard zeer noodzakelijk voor de nacht. Voor de dag zou dan de procedure Profile Decending approach gehanteerd kunnen worden. (Een soort glijvlucht die eenvoudiger is dan CDA.)

Wij hopen u met bovenstaande te hebben geïnformeerd.

Indien u verdere informatie wenselijk acht, vernemen wij dat gaarne van u.

#### **Bijlage 1.**

##### **4: Berekeningen vanaf 1990 van de feitelijk optredende geluidsbelasting**

4.a: Bereken de geluidscontouren in Lden en in Lnight in stappen van 2,5 dB in het hele studiegebied vanaf 1990 tot en met de laatste beschikbare 12-maandsperiode.

Bereken vervolgens op de in de EU afgesproken wijze (dosis-effect-relatie van Lden en Lnight) het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden in het totale

studiegebied, per schil van 2,5 dB en per gemeente in elk van de onderzochte jaren.  $L_{den}$  en  $L_{night}$  zijn de nu in de EU geldende geluidsmaten voor etmaal en nacht. Gebruik zo mogelijk het in de EU overeengekomen rekenmodel voor vliegtuiggeluid.

Bereken minimaal in een studiegebied van 55x80 (inclusief de 55x55km) (incl. het tegenwoordig flink belaste gebied Limmen-Alkmaar-Purmerend e.d.) Zo mogelijk moeten de berekeningen zich uitstrekken tot het hele gebied waaruit de klachten kwamen. Zoals uit de door CROS gepresenteerde klachtenkaartjes per jaar sinds 1990 blijkt, is het gebied sindsdien als een inktvlek uitgebreid en zijn er dus in de loop der jaren steeds meer ernstig gehinderden (en slaapverstoorden) gekomen, doordat het gebied waar de overlast optreedt steeds groter werd. Als de berekening niet over een steeds groter gebied wordt uitgevoerd wordt een misleidend beeld gegeven, omdat het aantal ernstig gehinderden dan met de jaren steeds zwaarder wordt onderschat.

**4b:** Bereken evenzo de geluidscontouren in dB(A) in stappen van 2,5 dB voor het meest kwetsbare nachtuur (6.00 tot 7.00 uur) in het hele studiegebied vanaf 1990 tot en met de laatste beschikbare 12-maandsperiode en de aantallen slaapverstoorden in totaal, per schil van 2,5 dB en per gemeente.

**4 c:** Bereken de geluidscontouren in  $K_e$  en in  $L_{Aeq}$  in het hele studiegebied vanaf 1990 tot en met de laatste beschikbare 12-maandsperiode. Reken bij de berekening van de geluidsbelasting in  $K_e$  vanaf 1995, los van de afkap-waarde van 65 dB(A), voor elke gewichtscategorie de vliegtuigen gemiddeld over dezelfde afstand mee als in 1995. Bereken vervolgens het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden in het totale studiegebied, per schil van 5  $K_e/2,5$  dB en per gemeente in elk van de onderzochte jaren.  $K_e$  en  $L_{Aeq}$  zijn de in de PKB toegepaste geluidsmaten voor etmaal en zevenurige nacht (tot 6.00 uur).

*Toelichting bij 4c:* Na 1995 nam het aandeel lawaaiige vliegtuigen snel af waardoor een steeds groter deel van het vliegverkeer slechts over korte afstand in de berekening meetelt als de afkap van 65 dB onverkort wordt gehanteerd. De aangegeven berekeningswijze moet garanderen dat een met de praktijk overeenstemmend beeld van de ontwikkeling van de geluidsbelasting wordt berekend. Als voorbeeld gewichtscategorie 3: de relatief lawaaiige oudere B737-200 telt in de  $K_e$ -berekening mee tot op een afstand van 35 km van de startbaan en tot op 3 km naast het vliegp pad, de ongeveer even zware maar stillere B737-300 telt echter in de  $K_e$ -berekening maar mee tot op een afstand van 15 km van de startbaan en tot op 2 km naast het vliegp pad, terwijl dit vliegtuig ook op grotere afstand nog veel overlast geeft. De vliegtuigen in gewichtscategorie 3 moeten ondanks een gemiddeld stiller wordende vloot in die gewichtscategorie gemiddeld even ver mee blijven tellen in de  $K_e$ -berekening als in 1995. Dit kan door voor de twee stilste categorieën in deze gewichtscategorie een per jaar gemodificeerde (lagere) afkap-waarde te hanteren naarmate het aandeel van die twee stilste categorieën in gewichtscategorie 3 toeneemt.

**4.d** Voor elk van de onderzoeken a. t/m c. worden relevante ‘verschilkaarten’ geproduceerd – vooral het meest recente geografische geluidbelastingsspatroon afgezet tegen het beeld in 1990 of nabijgelegen best beschikbare jaar - zodat voor elk van de woongebieden kan worden afgelezen of en hoeveel de geluidsbelasting toe- of afneemt.

**4.e** Indien geen sprake blijkt van de afgesproken forse verbetering voor geluid dan wel bepaalde woongebieden sinds 1990 onverwacht een grotere geluidsbelasting blijken te ondervinden (vergelijk het resultaat met de gewekte verwachtingen aangaande de geluidssituatie met vijfde baan) moet de volgende vraag worden beantwoord: met welke aanpassingen van het basisscenario (vliegroutes, verdeling vliegverkeer over de routes, vliegprocedures) kan de verwachte geluidsbelasting in dat woongebied worden verbeterd conform de gewekte verwachtingen?

*Aangaande voorstel Staatssecretaris.*

De Staatssecretaris noemt in een recente brief aan de Voorzitter van de Eerste Kamer alleen Ke en LAeq (7 uur) berekeningen, schenkt geen aandacht aan de steeds grotere en daardoor het geluidsbeeld vervormende afkap bij 65 dB en schetst de berekeningen voor het gebied buiten de 20 Ke contour als toetje ipv. ‘op gelijke wijze (als erbinnen) te berekenen en weer te geven gebied’. Anders dan in het verleden mag het argument beschikbaarheid van gegevens en betrouwbaarheid van de berekeningen niet gebruikt worden om met een zeer vertekend en onvolledig beeld van de geluidbelasting in de regio te volstaan. De beschikbaarheid van de gegevens gaat zover als de geregistreerde vliegpadgegevens (FANOMOS) gaan. Die zijn toch niet weggegooid na tien jaar, dwz. enkele jaren geleden! De betrouwbaarheid van de gegevens hangt niet samen met de geluidsbelasting op de grond maar met de afstand (als grootte- categorie 3 met een relatief lawaaiig vliegtuig tot 35 km betrouwbaar in de berekeningen kan worden meegenomen dan kan dat met een stiller soort vliegtuigen in die groottecategorie ook tot 35 km. Ook in de bijlagen bij de brief en in het Plan van Aanpak zien wij geen aanwijzingen dat de Staatssecretaris genoemde berekeningen laat uitvoeren, maar wij hebben ook geen uitspraken gezien, die dit uitsluiten.

## **Bewonersplatforms die deelnemen aan het gemeenschappelijke overleg**

(in alfabetische volgorde van plaats van herkomst)

Vereniging Geus Aalsmeer	Aalsmeer
Platform Leefmilieu Regio Schiphol	Amstelveen
Platform Vliegoverlast Amsterdam	Amsterdam
Werkgroep Luchtverkeer Bijlmermeer	Amsterdam
Platform Vliegoverlast Assendelft	Assendelft
Platform Vlieghinder Regio Castricum	Castricum
Dorpsvereniging Halfweg/Zwanenburg	Halfweg
Werkgroep Luchtruim IJmond Noord	Heemskerk
Milieucontact Heiloo	Heiloo
Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord	Hoofddorp
Platform Vliegoverlast Zaanstad	Krommenie
Platform Vliegoverlast Oostzaan	Oostzaan
Platform Vlieghinder Schermer	Schermer
Dorpsraad Spaarndam	Spaarndam
Platform Uithoorn	Uithoorn
Pressiegroep Velsen Overlast Schiphol	Velsen
Dorpsraad Wijk aan Zee	Wijk aan Zee
Werkgroep Zwanenburg	Zwanenburg



## V069 'S-GRAVENHAGE

Verbetervoorstel: **Directe compensatie voor geluidgehinderden.**

Analyse:

Het huidige systeem heeft twee grote manco's:

I De voordelen van een goed functionerende luchthaven komen bij ons allemaal terecht (vliegen is niet meer voor de happy-few) maar de nadelen (geluidshinder) bij een relatief gering aantal mensen. De zwaarste gevallen kunnen hun woning laten isoleren, maar dat helpt niet als je in de tuin of op het balkon zit. De nadeelcompensatie is heel mager zowel naar hoogte als naar ruimtelijk bereik. Lusten en Lasten zijn dus zeer scheef verdeeld. Dit roept om een veel betere compensatie.

II Het huidige systeem bevat niet de juiste prikkels om de geluidsoverlast voor omwonenden van luchthavens te minimaliseren. Luchtvaartmaatschappijen die stillere vliegtuigen inzetten worden nauwelijks beloond. De in Nederland gehanteerde heffingsdifferentiatie naar geluid is mager. Een veel sterkere differentiatie is noodzakelijk, maar niet voldoende. Vliegtuigen kunnen een stille start of landing maken en al dan niet vluchtpaden volgen boven dichtbevolkte gebieden. De geluidsheffing moet dus niet slaan op het gehanteerde vliegtuigtype, maar op het daadwerkelijk gemeten geluid. Frankfurt heeft hiermee een begin gemaakt en ook bij Brussel wordt gemeten (en beboet).

Het zoeken is naar een systeem dat aan de volgende vereisten voldoet:

- Het systeem moet bewoners compenseren voor de gederfde levensvreugde door geluidhinder door vliegtuigen. Dit evenredig aan het ondervonden geluid in aantal gebeurtenissen en ernst.
- Er moet rekening gehouden worden met de wetenschappelijke inzichten qua ernst van de hinder in relatie tot frequentie en sterkte en duur van het geluid.
- Er moet rekening gehouden worden met een normaal toelaatbaar geluidsniveau; wat normaal is wordt democratisch vastgesteld.
- Het systeem moet luchtvaartmaatschappijen stimuleren geluidsarme vliegtuigen in te zetten op locaties waar veel hinder te verwachten is (dichtbevolkte gebieden) en minder geluidsarme vliegtuigen op locaties waar geluid minder een probleem is.
- Het systeem moet vliegtuigbouwers ertoe aanzetten sterk op geluidsarme vliegtuigen te focussen.
- Het systeem mag er niet toe aanzetten dat bouwen op geluids-gecompenseerde gebieden aantrekkelijk wordt.
- Het systeem moet luchthavenondernemingen er toe leiden zo efficiënt mogelijk hun tarieven te differentieren naar tijd en plaats
- Het systeem moet er toe leiden dat nieuwe burgerluchthavens worden gebouwd op plaatsen waar dat qua hinder minimaal is

Om aan deze criteria te voldoen is het volgende verbetervoorstel bedacht voor Schiphol, maar het is ook bruikbaar voor de regionale luchthavens.

**Directe Compensatie van geluidgehinderden.**



# Verbetervoorstellen Schipholbeleid

17-06-2005

## Verbetervoorstellen

- **Spreiding van de vliegtuigoverlast over de gehele regio, in plaats van de huidige concentratie van de hinder.**

Op dit moment is gekozen voor een gebruik van de luchthaven waarbij over minder dichtbevolkte gebieden wordt gevlogen. Spreiding van de vliegtuigoverlast zal het draagvlak van de luchthaven kunnen verbeteren. Immers, zowel de lusten als de lasten worden gelijkmatig verdeeld over de Schiphol regio.

Waarom mogen dichterbevolkte gebieden geen hinder ondervinden? Bewoners van minder dichtbevolkte gebieden profiteren economisch niet meer van de luchthaven of zijn niet meer frequente gebruikers van de luchthaven. Waarom mag Amsterdam geen of minder hinder ondervinden van Amsterdam Schiphol Airport?

Tevens wordt de overlast in minder dichtbevolkte gebieden wellicht anders ervaren dan in dichtbevolkte gebieden daar in dichtbevolkte gebieden vaak meer omgevingslawaaï aanwezig is.

- **Gelijkmatige verdeling van het startende en landende vliegverkeer over de beschikbare banen**

In het CROS verslag over het jaar 2004 blijkt dat ongeveer 70% van al het startende verkeer gebruik maakt van de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan.

Een meer gelijkmatige verdeling van het startende en landende verkeer zal de maatschappelijke onrust, in bijvoorbeeld de gebieden boven Schiphol zoals het veelvuldig in de media komende Castricum, kunnen afnemen. Immers, het banenstelsel wordt gelijkmatig gebruikt: niet alleen bewoners in een specifiek gebied worden extra zwaar belast.

- **Grote, zware toestellen (zoals de Boeing 747 & 777, MD11) uitsluitend laten vertrekken en laten landen vanaf en op de Polderbaan en Kaagbaan**

De Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan uitsluitend gebruiken voor kleinere en geluidarme toestellen.

Deze maatregel vereist wellicht extra coördinatie van o.a. de luchtverkeersleiding, echter deze maatregel zal het acceptatie niveau van het gebruik van de luchthaven kunnen vergroten.

- **Meer gebruik van de Buitenveldertbaan voor startend verkeer**

De Buitenveldertbaan geeft veel overlast voor landend verkeer omdat in dat geval over relatief dichtbevolkt gebied aangevlogen wordt. Echter, voor startend verkeer waarbij na de start direct wordt afgebogen richting het zuiden of zuidoosten wordt gebruik gemaakt van de buffer 'Het Amsterdamse Bos' waar een vertrekkend vliegtuig hoogte kan maken en zodoende minder overlast geeft. Op deze wijze worden Buitenveldert en Amstelveen ontzien.

- **Vermindering van het gebruik van de Aalsmeerbaan**

Het is anno 2005 niet meer (milieutechnisch) verantwoord een start- en landingsbaan zeer frequent te gebruiken waarbij de woningen en dus omwonenden zich letterlijk (!) aan het einde van de startbaan bevinden.

Tevens liggen woonwijken recht onder de uit- en aanvliegeroutes van de Aalsmeerbaan.

- **Verbetering van de communicatie**

De afgelopen jaren is er veelvuldig (bewust?) onjuiste informatie betreffende de luchthaven Schiphol naar buiten gebracht. Dit heeft ervoor gezorgd dat er een zeer sceptische houding is ontstaan tegenover de luchthaven. Juiste en niet gemanipuleerde informatie over de luchthaven Schiphol zal het draagvlak kunnen vergroten.

- **De 'hub' functie van Schiphol verminderen**

Ongeveer 50% van het totale verkeer op Schiphol is 'transit' verkeer. Deze vluchten en passagiers leveren economisch gezien veel minder op, belasten twee keer het milieu en leveren relatief weinig werkgelegenheid. Schiphol kan zich beter richten op kwaliteit in plaats van kwantiteit.

- **Alleen nog 'schone' en 'geluidarme' vliegtuigen toelaten tot schiphol**

Op deze wijze moet het mogelijk zijn Schiphol te laten groeien en in meerdere opzichten een 'quality airport' te worden: zoals eerder vermeld kwaliteit in plaats van kwantiteit (een luchthaven die bijdraagt aan het verminderen van de luchtvervuiling en de geluidsoverlast. Bijna een 'dubbel-doelstelling'...☺)

- **Verplaatsing van (vakantie) chartervluchten van Schiphol naar Rotterdam Airport en Eindhoven Airport en andere geschikte regionale luchthavens**

Door een verplaatsing van (vakantie) chartervluchten naar regionale luchthavens kan de lokale markt directer worden bediend, de overbelaste infrastructuur nabij Schiphol worden ontlast en de belasting van het milieu iets worden verminderd doordat reizigers niet naar Schiphol toe hoeven te reizen (vermindering van de reisafstand). Gezien de sterke toename van vliegvakanties moet het mogelijk zijn kosteneffectief regionale (vakantie) vluchten uit te voeren.

- **Nachtregime verlengen naar 23:00 uur tot 07:00 uur i.p.v. tot 06:00 uur**

Op deze wijze komt er een nachtregime beschikbaar van 8 uur.

Het moet mogelijk zijn om met behulp van een goede coördinatie in combinatie met de hoge piekcapaciteit van de luchthaven Schiphol, vluchten in plaats van na 23:00 uur (kort voor) 23:00 uur te laten vertrekken en na 07:00 uur te laten vertrekken in plaats van ervoor.

- **Cargo verkeer verminderen en verplaatsen naar andere luchthavens**

Gezien de zwaar overbelaste infrastructuur in de Schiphol regio en de te grote luchtvervuiling, waardoor op dit moment economische ontwikkeling vrijwel stil komt te liggen, zou het verminderen van niet strikt noodzakelijk verkeer een optie moeten zijn.

- **Heffen van BTW op vliegtickets, accijns op kerosine en een milieuheffing over de broeikas gassen welke bij Schiphol worden uitgestoten**

Het is onacceptabel dat de uitbreiding van het vliegverkeer op Schiphol de (economische) ontwikkeling van de regio afremt in plaats van vergroot. Zoals bekend: wegens een te ernstige luchtvervuiling is een verdere ontwikkeling van de Schipholregio op dit moment niet meer mogelijk.

Tevens is het maatschappelijk onacceptabel om het autoverkeer aan te pakken door onder andere de invoering van 'rekeningrijden' en het vliegverkeer (belastingvrij!) alle ruimte te geven waardoor het netto-effect van de maatregelen wellicht nihil is.

- **Onderzoek naar het gebruik van antigeluid en vliegtuiggeluid**

De laatste jaren is er, mede door meer onderzoek en betere technische middelen, meer aandacht voor het gebruik van antigeluid.

- **Verplaatsen van al het 'General Aviation' verkeer naar Lelystad Airport**

Op deze wijze kan de overbelasting van Schiphol verminderen. De reisafstand Schiphol – Amsterdam en Schiphol – Lelystad is bijna overeenkomstig.

- **Opheffen uitzondering turboprop vliegtuigen te laten afwijken van de standaard uitvliegroutes**

Turboprop vliegtuigen (zoals bijvoorbeeld een Fokker 50) zijn uitgezonderd zich te houden aan de standaard uitvliegroutes om de 'piek-capaciteit' van Schiphol nog meer te vergroten. Deze uitzondering wordt echter veelvuldig gebruikt 'bochten' te kunnen 'afsnijden' ten nadele van onwonenden welke meer geluidoverlast ervaren.

V00073 DE KWAKEL

Schiphol moet verder kijken dat alleen hun eigen ideeën en mogelijkheden.

In Amerika zijn heel erg veel overbelaste vliegvelden waar het vliegverkeer nog meer overlast zou kunnen veroorzaken dan op Schiphol.

Volgens een 747 piloot van de KLM kan Schiphol het probleem met geluidsoverlast vrij simpel oplossen door ieder inkomend en uitgaand vliegtuig een eigen vliegroute mee te geven.

Nu vliegen alle vliegtuigen alleen maar op bakens aan de grond en daarom hebben wij op onze woonplek heel veel last van met name opstijgende vliegtuigen aangezien deze recht op de bakens bij Nieuwkoop vliegen.

Op het vliegveld van JFK in New York gebeurt het al jaren dat alle vliegtuigen eigen route's meekrijgen.

Indien alle vliegtuigen een eigen route meekrijgen dan heeft de hele regio wat last van Schiphol en niet alleen maar bepaalde gebieden.

Een andere optie is om de grootste lawaaimakers (m.n. de 747 ) een eigen route mee te geven en deze vluchten over de gehele regio te verdelen.

De kleinere en modernere vliegtuigen geven aanzienlijk minder overlast.

Een laatste optie blijft de beste stijgen en landen boven zee bij IJmuiden, inchecken kan op het huidige Schiphol gebeuren. Te duur ?? De Betuwe en de HSL lijn kunnen toch ook, en wat is nu waanzin ??

xxxx xx DE KWAKEL

## ***Van generieke geluidscriteria naar locatie-specifieke geluidscriteria***

### **1. Huidige systematiek**

In de huidige Schipholwet wordt het door het vliegverkeer veroorzaakte geluid genormeerd en gehandhaafd op een beperkt aantal vaste punten geïmplementeerd rondom de luchthaven Schiphol. Het patroon van deze handhavingpunten volgt min of meer een "geluidscontour", d.w.z. een lijn van constante geluidbelasting, vroeger uitgedrukt in de Kosten eenheid Ke, thans uitgedrukt in de nieuwe maat  $L_{den}$ . Naast de  $L_{den}$ -genormeerde handhavingpunten is tevens nog een aantal handhavingpunten vastgesteld ter beperking van de jaarlijkse nachtelijke geluidbelasting op de omgeving. In ieder van de handhavingpunten uit deze laatste categorie is een maximale geluidbelasting vastgesteld in termen van de geluidbelastingsmaat  $L_{night}$ . Tenslotte is er een grens gesteld aan het totale volume van de geluidemissie (TVG) en zijn er regels voor baan- en routegebruik opgesteld.

Het Totale Volume Geluid (TVG) kan worden opgevat als een "generiek" criterium. Generiek wil in dit verband zeggen dat de waarde van het beschouwde criterium niet direct afhangt van de verdeling van de woningdichtheid (of bevolkingsdichtheid) in de omgeving van de luchthaven. De geluidbelastingsmaten  $L_{den}$  en  $L_{night}$  zijn eveneens generiek van aard, in de zin dat de geluidbelasting die wordt waargenomen op een handhavingpunt (uitgedrukt in dB's) niet afhangt van de woning- of bevolkingsconcentraties ter plekke.

### **2. Generieke versus locatie-specifieke criteria**

Hoewel in het huidige beleid gestreefd wordt naar het ontzien van dicht bevolkte woongebieden door het zoveel mogelijk verplaatsen van het door het vliegverkeer geproduceerde geluid naar dunbevolkte gebieden, ontbreekt het juiste instrument om het beoogde doel ook daadwerkelijk te bereiken. Het huidige, op generieke geluidscriteria gebaseerde, normenstelsel biedt weliswaar de mogelijkheid de *geluidbelasting* rondom een luchthaven te beperken, maar biedt zeker geen optimale bescherming ten aanzien van *geluidhinder* in de omgeving van Schiphol.

Een meer effectieve bescherming met betrekking tot geluidhinder kan verkregen worden, wanneer wordt uitgegaan van een normenstelsel gebaseerd op "locatie-specifieke" geluidscriteria. In tegenstelling tot een generiek criterium, is een locatie-specifiek criterium gebaseerd op de feitelijke woning- of bevolkingsconcentraties in de omgeving van de luchthaven. Voorbeelden van locatie-specifieke criteria zijn, *het aantal ernstig gehinderden*, en *het aantal slaapverstoorden*. Voor de evaluatie van deze hindercriteria is een dosis-effect relatie vereist. Een dosis-effect relatie legt een verband tussen het geluid(belasting)niveau enerzijds en de door omwonenden ervaren hinder of slaapverstoring anderzijds. Naast deze hindercriteria zijn ook locatie-specifieke geluidscriteria ontwikkeld die niet op een dosis-effect relatie zijn gebaseerd. Voorbeelden hiervan zijn, *het aantal inwoners binnen een gegeven geluidscontour*, en *het aantal maal per dag waarop een individu wordt blootgesteld aan een geluidsgebeurtenis boven een gegeven niveau* (Person-Event-Index, PEI<sup>1</sup>). Dit laatste criterium brengt tot uitdrukking dat de hinderbeleving niet alleen afhangt van het geluidsniveau, maar ook van de frequentie van blootstelling.

### **3. Geluidbeheer middels optimalisatie**

Het huidige beleid biedt in principe de mogelijkheid om de ruimte binnen de geluidsnormen effectief te benutten. Indien op basis van het huidige stelsel overschrijdingen in handhavingpunten en/of het TVG dreigen te ontstaan, kan getracht worden het verkeersaanbod ter plaatse van de dreigende overschrijding te verschuiven naar locaties waar nog enige marge in de geluidsruijme bestaat. Het aanpassen van de

<sup>1</sup> [http://www.dotars.gov.au/avnapt/sepb/discussion/app\\_c.aspx](http://www.dotars.gov.au/avnapt/sepb/discussion/app_c.aspx)



luchtverkeersafhandeling, zodanig dat geen enkele geluidsnorm nog wordt overschreden, is geen eenvoudige aangelegenheid. Teneinde dit soort processen te ondersteunen is door de leerstoel DAR van de Faculteit Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek van de TU Delft een tweetal rekenprogramma's ontwikkeld die gebaseerd zijn op wiskundige optimalisatietechnieken.

De ontwikkelde programma's zijn echter niet alleen geschikt voor het optimaliseren van de verkeersafhandeling binnen het huidige stelsel, maar zijn ook benut in onderzoek naar een verbeterd normenstelsel op basis van locatie-specifieke criteria. De programma's kunnen worden ingezet voor optimalisatie op zowel microniveau (individuele vertrek- en naderingsprocedures), als macroniveau (het baangebruik gedurende een periode van een jaar).

Ten behoeve van het uitvoeren van optimalisaties op microniveau is het programma NOISHHH ontwikkeld. Met behulp van het programma NOISHHH kunnen geluidsoptimale vertrek- en naderingsprocedures worden berekend. Deze procedures optimaliseren snelheid, hoogte en stuwkracht profielen zodanig dat het gestelde geluidscriterium wordt geminimaliseerd. Een groot voordeel van NOISHHH is het feit dat de vliegbaan gelijktijdig in het horizontale (het grondpad) als het verticale vlak (de vliegprocedure) wordt geoptimaliseerd.

In het NOISHHH programma is een variëteit aan zowel generieke als locatie-specifieke geluidscriteria geïmplementeerd. Studies uitgevoerd met NOISHHH laten zien dat vertrek- en naderingsvliegbanen die worden geoptimaliseerd op basis van een locatie-specifiek criterium, verschuiven naar plaatsen met lage bevolkingsdichtheid. In Appendix 1 wordt een meer gedetailleerde beschrijving van NOISHHH gegeven en worden ook voorbeelden van geoptimaliseerde naderingsvliegbanen getoond.

Het is van belang op te merken dat de m.b.v. NOISHHH geoptimaliseerde vliegbanen op dit moment vliegtechnisch weliswaar uitvoerbaar zijn op individuele basis (onder bepaalde condities), maar op korte termijn zijn ze zeker niet operationeel toepasbaar. Het belang van de geoptimaliseerde banen voor de korte termijn is vooral gelegen in het feit dat ze als "ideale" referenties kunnen fungeren waarmee de huidige routes en procedures kunnen worden vergeleken. Momenteel werkt onze groep aan een nieuw operationeel concept waarmee het in de toekomst mogelijk moet zijn de geoptimaliseerde vliegbanen daadwerkelijk te vliegen<sup>2</sup>.

Ten behoeve van optimalisaties op macroniveau is het programma SNAP<sup>3</sup> ontwikkeld. Gebruikmakend van wiskundige methoden uit het domein van de Operations Research verdeelt SNAP op basis van een geselecteerd geluidscriterium het jaarlijkse vliegverkeer optimaal over de start- en landingsbanen. Hierbij wordt voor elke start- en landingsbaan uitgegaan van een gegeven verdeling van de starts en landingen over de vertrek- en naderingsroutes. In het allocatieproces wordt voorts rekening gehouden met factoren als, verwachte meteorologische omstandigheden, capaciteit, vertraging, en externe veiligheid. Een gedetailleerde beschrijving van SNAP is te vinden in Appendix 2.

Het programma SNAP is gebruikt in een recent onderzoek naar alternatieve geluidscriteria<sup>4</sup>. In het bijzonder is onderzoek verricht naar de mogelijkheden om middels het gebruik van locatie-specifieke geluidscriteria een vermindering van overlast in de vorm van geluidhinder of slaapverstoring in dichtbevolkte woongebieden in de omgeving van Schiphol te bereiken door het verplaatsen van geluid naar locaties met een geringe bevolkingsdichtheid. Op basis van deze studie kan worden geconcludeerd dat:

1. Het mogelijk is de verdeling van vluchten over banen en routes te optimaliseren op basis van een gekwantificeerd geluidhindercriterium;
2. Door middel van optimalisatie van de verdeling van vluchten over banen en routes de hinder en externe veiligheidsrisico's met 30% kunnen worden gereduceerd;
3. De bestaande systematiek van normeren en handhaven een optimale geluidhinderbescherming tegenwerkt.

---

<sup>2</sup> H.G.Visser, 'Multi-Objective Optimization of Noise Abatement Trajectories', *INTERNOISE Congress*, Rio de Janeiro, Brazil, (7-10 August 2005).

<sup>3</sup> Strategic Noise Allocation Planning

<sup>4</sup> S.J. Heblj, R.A.A. Wijnen, 'Development of a Runway Allocation Optimisation Model for Airport Strategic Planning', *Eleventh Australian Aeronautical Conference*, Melbourne, Australia, (13-17 March 2005).

De studie is uitgevoerd met redelijk realistische gegevens betrokken op de luchthaven Schiphol. Er is echter niet gewerkt met door de sector geverifieerde gegevens. Teneinde bovenstaande conclusies te bevestigen, lijkt ons een herhaling van bovengenoemde studie, gebruikmakend van door de sector geverifieerde gegevens en een enigszins aangepast model, zeer wenselijk. Hierdoor kan kwantitatief worden aangetoond dat de bestaande systematiek inderdaad niet de optimale geluidhinderbescherming biedt.

## 4. Totaal Volume Geluidhinder

Een ontwikkeling van het geluidbeleid (gebaseerd op generieke criteria) in de richting van een geluidhinderbeleid (gebaseerd op locatie-specifieke criteria) brengt de noodzaak met zich mee te komen tot een nieuwe aanpak voor normering en handhaving van het rondom de luchthaven Schiphol geproduceerde vliegtuiggeluid. Een mogelijke aanpak hiertoe is een concept waarbij normering plaats vindt op basis van het "Totale Volume Geluidhinder" (in analogie met de thans gehanteerde metriek "Totale Volume Geluid"). In de beoogde aanpak wordt in principe de luchthaven toegestaan het toegewezen *hindervolume* naar eigen wens te verdelen over de omgeving. De wens het toegewezen hindervolume zo goed mogelijk te benutten zal de luchthaven er toe bewegen het luchtverkeer zo veel mogelijk te verplaatsen naar gebieden met een geringe bevolkingsdichtheid, teneinde zo de capaciteit (in termen van vliegbewegingen per jaar) te maximaliseren. Teneinde te voorkomen dat het geluid te sterk geconcentreerd wordt in bepaalde gebieden, is het noodzakelijk om naast een norm betreffende het Totale Volume Geluidhinder, ook een norm te stellen met betrekking tot de maximaal aanvaardbare individuele blootstelling. Deze normstelling zou bijv. kunnen plaatsvinden op basis van de in sectie 2 genoemde Person-Event-Index.

De voorgestelde aanpak is in potentie aantrekkelijk omdat het zowel de belangen van de luchthaven (relatieve vrijheid in allocatie) als die van de omwonenden (in totaliteit minder hinder) behartigt.

## 5. Conclusies

Wij zijn ons er van bewust dat het thans gepresenteerde concept zich nog in een prematuur stadium bevindt en dat heel veel onderzoek vereist is voor de verdere ontwikkeling van het concept. Echter, gezien de veelbelovende resultaten van onze initiële onderzoeken, lijkt een verdere uitwerking van het concept zeker gerechtvaardigd.

## Appendix 1

### NOISHHH – een programma voor de synthese van geluidsoptimale vliegpaden en vliegprocedures

Enige jaren geleden is door de leerstoel DAR van de Faculteit Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek van de TU Delft een onderzoek opgestart naar de ontwikkeling van een rekenprogramma voor de synthese van overlastarme vliegpaden en vliegprocedures. Het ontwikkelde programma, genaamd NOISHHH, combineert een akoestisch model, een dosis-effect relatie, een Geografisch Informatie Systeem (GIS) en een methodiek voor vliegbaanoptimalisatie. Het NOISHHH programma berekent routes en vliegpaden (voor zowel vertrek als nadering) die de geluidhinder voor de omwonenden in de directe omgeving van het vliegveld minimaliseren. In de optimalisatie worden operationele – en veiligheidseisen expliciet meegenomen.

Geluidhinder wordt gekwantificeerd op basis van een door de gebruiker gedefinieerd milieucriterium. In NOISHHH is een grote variëteit aan milieucriteria ondergebracht. De criteria kunnen zowel generiek als locatie-specifiek van aard zijn. In het laatste geval handelt het om criteria die gebaseerd zijn op de woning- of bevolkingdichtheden in de omgeving van de luchthaven.

Figuren 1 en 2 geven illustraties van geoptimaliseerde naderingsvliegbanen op basis van, respectievelijk, een generiek criterium (brandstofconsumptie) en een locatie-specifiek criterium (het aantal slaapverstoorden). In de bepaling van de brandstofoptimale vliegbaan wordt in het geheel geen rekening gehouden met onderliggende woongebieden en dientengevolge kan het voorkomen dat dichtbevolkte woongebieden direct worden overvlogen. In tegenstelling tot de brandstofoptimale vliegbaan, omzeilt de geluidsvriendelijke vliegbaan de dichtbevolkte gebieden. Daarnaast zijn er ook aanpassingen in de geluidsvriendelijke vliegbaan met betrekking tot de hoogte-, snelheid-, en stuwkrachtprofielen. In het bijzonder zal in de nabijheid van bevolkingscentra het stuwkrachtniveau worden teruggebracht. Compensatie hiervoor vindt dan plaats boven dunbevolkte gebieden. Tabel 1 laat zien dat voor de geluidsvriendelijke vliegbaan (b) het aantal slaapverstoorden kan worden teruggebracht met bijna 50% ten opzichte van het resultaat voor de brandstofoptimale vliegbaan (a)!

Tabel 1: Samenvatting resultaten voor voorbeelden van optimale naderingsvliegbanen (B737-300)

Vlieg-baan	Primair optimalisatiecriterium	Brandstof (kg)	Vliegduur (sec)	Aantal slaapverstoorden
a (Fig.1)	<i>Brandstofconsumptie</i>	200	487	3172
b (Fig.2)	<i>Aantal slaapverstoorden</i>	230	536	1601

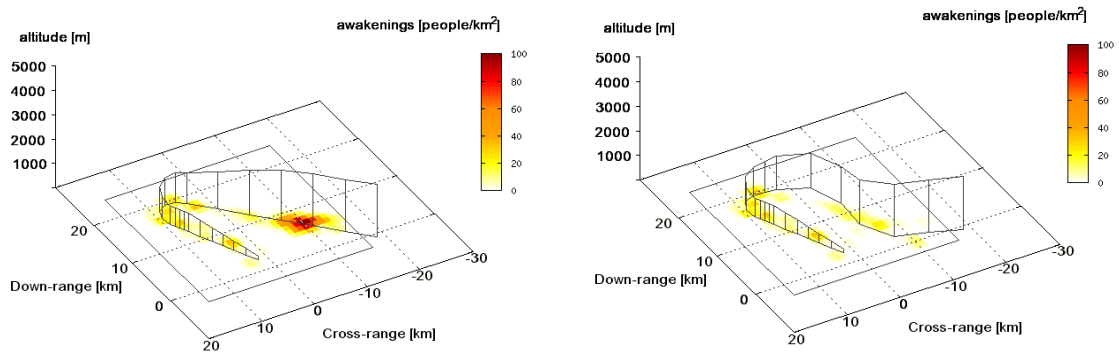
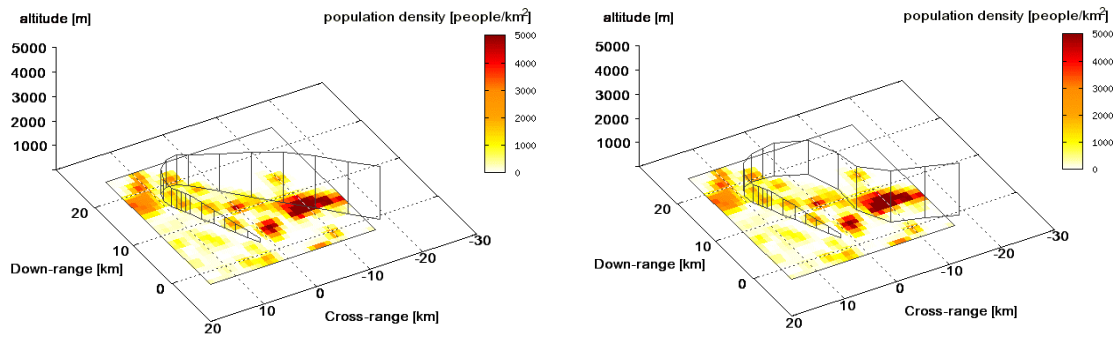
Meer details betreffende NOISHHH kan gevonden worden in Refs. 1-4.

## Referenties

- [1] H.G. Visser and R.A.A. Wijnen, Optimisation of Noise Abatement Departure Trajectories, *Journal of Aircraft*, Vol. 38, No. 4, 2001, pp. 620-627.
- [2] R.A.A. Wijnen and H.G. Visser, Optimal departure trajectories with respect to sleep disturbance, *Aerospace Science and Technology*, Volume 7, Issue 1, January 2003, Pages 81-91.

[3] H.G. Visser and R.A.A. Wijnen, Optimization of noise abatement arrival trajectories, *Aeronautical Journal*, October 2003, Pages 607-615.

[4] H.G. Visser, Generic and Site-Specific Criteria in the Optimization of Noise Abatement Trajectories, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2005 (in print).



Figuur 1: brandstofoptimale naderingsvliegbaan

Figuur 2: geluidsvriendelijke naderingsvliegbaan

## Appendix 2

### SNAP – Strategic Noise Allocation Program

Het toewijzen van vluchten aan banen heeft een zeer grote invloed op de locatie waar vliegtuigen hun geluid produceren en zo ook op de hoeveelheid hinder die zal worden ervaren. In de praktijk is echter niet mogelijk om de keuze voor een bepaalde baan volledig op basis van geluidsaspecten te maken, omdat ook twee andere factoren een belangrijke rol spelen: de veiligheid en de te bieden baancapaciteit. Om een verantwoorde keuze te kunnen maken, maakt men op Schiphol gebruik van een geluidspreferentieel baangebruik systeem (GPBS), wat eigenlijk niet meer is dan een lijst met preferentievolgordes voor bepaalde baancombinaties. Men kiest daarbij de hoogst mogelijke preferentie die aan de gestelde voorwaarden voor veiligheid en capaciteit voldoet.

SNAP (Strategic Noise Allocation Program) is ook een baantoewijzingssysteem, maar er is een duidelijk verschil. SNAP maakt namelijk gebruik van wiskundige optimalisatie. Dit houdt in dat voor elke optredende situatie het meest optimale baangebruik wordt uitgerekend, rekening houdend met de factoren zoals die op dat moment gelden. Daarbij wordt dus ook gekeken naar het optredende externe risico en de verwachte hinder op basis van een geluidshinderfunctie. Simpel gezegd kiest SNAP dus de beste optie op basis van de werkelijke situatie in plaats van op basis van een beperkt aantal stelregels, wat bij het GPBS het geval is.

Om de juiste beslissingen te kunnen maken heeft SNAP een bepaalde hoeveelheid informatie nodig als invoer. Deze invoer bestaat uit een beschrijving van het verkeer dat moet worden afgehandeld, het jaarlijkse gemiddelde weer, het mogelijke baangebruik, wat operationele regels en een gedetailleerd bevolkingsbestand van heel Nederland. Aan de hand van deze gegevens is het mogelijk om alle unieke operationele situaties te bepalen die op basis van statistiek te verwachten zijn. Voor elk van deze situaties wordt vervolgens gekeken welke opties beschikbaar zijn voor het baangebruik, waarbij wordt voldaan aan de eisen die gesteld worden wat betreft weerssituatie en baancapaciteit. Voor elk van deze opties voor baangebruik wordt dan de geluidshinder, het externe risico en de optredende vertraging bepaald. Anders gezegd worden dus de consequenties van de keuze voor een bepaalde optie berekend. Uiteindelijk bepaalt een optimalisatiealgoritme een oplossing voor dit probleem, wat resulteert in een jaarlijks ideaal baangebruik.

Omdat er bij de optimalisatie sprake is van 3 doelen (het minimaliseren van de optredende vertraging, het externe risico en de geluidshinder) bestaat er echter niet 1 unieke beste oplossing. SNAP biedt daarom de mogelijkheid om met behulp van weegfactoren de onderlinge doelen tegen elkaar af te wegen en zo de oplossing als het ware in een door de gebruiker gewenste richting te sturen.

Met dezelfde modellen zoals deze in gebruik zijn voor SNAP is voor Schiphol een referentie casus doorgerekend, op basis van de baangebruikpercentages zoals deze door Schiphol zijn gepubliceerd. De invoergegevens voor deze referentie zijn ook gebruikt als invoer voor SNAP, om zo de resultaten te kunnen vergelijken. De resultaten voor geluidshinder en cumulatief individueel risico (IR) zijn opgenomen in onderstaande tabel.

	referentiesituatie	SNAP resultaat
<b>Geluid: aantal mensen gehinderd [personen]</b>	98097	68989
<b>Externe veiligheid: cumulatief IR [pers/jaar]</b>	0.048	0.035

Uit de resultaten blijkt dat SNAP een aanzienlijke reductie in zowel geluidshinder als extern risico kan behalen, van beide ongeveer 30%. Bij deze resultaten dient nog wel opgemerkt te worden dat de weersconditie 'zicht' nog niet is meegenomen, omdat deze functionaliteit nog niet beschikbaar is in SNAP.

SNAP is momenteel nog een programma voor allocatie op strategisch niveau, te gebruiken voor luchthavenontwikkeling op de lange termijn. Dat wil dus zeggen dat het wel gebruikt kan worden om het ideale baangebruik voor een bepaald jaar uit te rekenen, maar dat het nog niet de luchtverkeersleiding kan ondersteunen in het operationele proces van het openstellen en gebruik van de banen. Het is echter wel mogelijk om op basis van dezelfde achterliggende gedachte een systeem op operationeel niveau te ontwikkelen.

V075 Amstelveen

Van: xxxxxxxxxxx [xxxxxxx@xxxxxx.com]  
Verzonden: zaterdag 25 juni 2005 12:38  
Aan: 'evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl'

Onderwerp: evaluatie schipholbeleid

L.s.

Hierbij mijn verbeterings voorstellen van het huidige schipholbeleid .

Alle voorstellen hebben betrekking op het gebruik van de Aalsmeerbaan (rwy18L / 36R) dit om het onevenredig hogere gebruik (sinds 2003) van deze baan te beperken .

1/ Tijdens vertrekspits baan 18L als 2de departure runway zoveel mogelijk te beperken , dit zou kunnen door

1/ Alleen gebruiken van 18L tijdens de vertrekspits indien er startup delays zijn , indien dit niet het geval is dan zoveel mogelijk bv LEKKO departures via baan 24 (kaagbaan) te laten vertrekken .

2/ Het tijdsplan dat er een 2de vertrekbaan in gebruik te minimaliseren, dus zodra de meeste vluchten in het spits blok zijn vertrokken ( zie ook punt 1) eerder terug naar een (1) departure runway .

3/Het aantal bewegingen beter verdelen over de verschillende banen daar het gebruik van de Aalsmeerbaan drastisch is gestegen in vergelijking van van de andere banen .

2/Uitvliegroute Aalsmeerbaan :

Huidige situatie : LEKKO departure heeft als uitvlieg route een koers van 165 graden en produceert hierdoor geluidshinder in Nieuw-oosteinde en Uithoorn ..

ARNHEM departure maakt kort na vertrek en op lage hoogte een draai naar het oosten (over de legmeerpolder), geluidshinder hierdoor in Nieuw-oosteinde, Amstelveen-zuid en Uithoorn .

Voorstel :

Voor de LEKKO en ARNHEM departures runway heading (185 graden )te laten vliegen en na het passeren van Uithoorn de draai maken ( voor de ARNHEM dep.) naar het oosten , hierdoor een veiligere i draai op hogere vlieghoogte en over minder bevolkt gebied ( zuid van Uithoorn) .

Hiermeer voorkomt men overlast in Amstelveen-zuid , Uithoorn en Nieuw-Oosteinde (Aalsmeer) , Bijkomstigheid is dat woningbouw in de Legmeerpolder (Amstelveen) misschien wel mogelijk is ?

Bovenstaande uitvliegroute zou de zelfde zijn als de aanvliegroute voor landende vliegtuigen [ een direct lijn met de baan ) naar de Aalsmeerbaan

3/Vermijd zware vliegtuigen vanaf de Aalsmeerbaan .

Met vriendelijk groet ,

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx  
xxxxxxxx  
xxxx xx Amstelveen

## V076



### VERBETERVOORSTELLEN CROS BEWONERS

#### Algemeen

De gezamenlijke bewonersvertegenwoordigers in CROS bieden u hierbij in het kader van de evaluatie van de Wet Luchtvaart een aantal verbetervoorstellen aan. Onze voorstellen zijn voornamelijk gericht op verbetering van het luchtvaartbeleid in zijn algemeenheid en op maatregelen die voor de gehele regio van belang zijn.

In onze voorstellen zult u een centraal thema herkennen: het vermijden van vliegen boven woongebieden. Het ontzien van woonconcentraties, één van de speerpunten van het milieubeleid rondom Schiphol, dient eindelijk eens de prioriteit te krijgen die het toekomt. Het is de belangrijkste pijler voor het bestrijden van de overlast.

Lokale problematiek laten wij over aan lokale verbetervoorstellen. Voor zover die voorstellen blijken te passen in het door ons voorgestane beleid en kunnen leiden tot hindervermindering zonder hinderverplaatsing, ondersteunen wij deze bij voorbaat. Voor zover in de lokale voorstellen sprake is van conflicterende belangen, achten wij ons binnen CROS niet geroepen om reeds in dit stadium afwegingen te maken.

Hieronder formuleren wij op een aantal punten onze collectieve verbetervoorstellen. De essentie van deze voorstellen is gecursiveerd aangegeven.

#### Mainport

Aan de mainportfunctie van Schiphol wordt grote waarde toegekend. Opvallend is dat in de discussie rond Schiphol het begrip mainport gebrekkig wordt gedefiniëerd en verschillend wordt geïnterpreteerd. Volgens ons is de core business van een mainport nog steeds het fungeren als verbindingsschakel tussen intercontinentaal en continentaal luchtverkeer. Een nadere bepaling van de minimale capaciteit behorend bij de mainportfunctie ontbreekt nu in het Plan van Aanpak voor de evaluatie van de Wet en het stelsel. Hierdoor kan niet objectief worden beoordeeld of de door de sector vanuit eigen optiek gewenste capaciteit wel of niet overeenstemt met de minimaal noodzakelijke capaciteit.

De huidige positie van de luchthaven Schiphol werpt een aantal vragen op naar de noodzakelijkheid en de mate van groei, alsmede naar de optimale afmetingen. Hierbij nemen wij in aanmerking dat (1) het hub-and-spoke systeem, dat de basis vormde van het oorspronkelijke mainport-concept, op zijn minst gedeeltelijk verdrongen wordt door point-to-point verbindingen die een andere dynamiek met zich meebrengen, en (2) dat de ontwikkelingen naar stiller en nauwkeuriger vliegen, tegen alle eerder optimisme in, een langzaam traject blijken te zijn met slechts marginale effecten.

Verder constateren wij dat ten aanzien van de geluidhinder bij een groot gedeelte van de bevolking de limiet van aanvaardbaarheid is bereikt dan wel overschreden. Zonder een duidelijke capaciteitsgrens wordt de hinder onbeheersbaar.

*Er dient een grens te worden gesteld aan de maximale capaciteit van de luchthaven. Verdere groei van Schiphol dient plaats te vinden in de vorm van kwalitatieve groei, niet meer in de vorm van kwantitatieve groei.*

Dit kan uitsluitend worden gerealiseerd door een substantiële vermindering van het aantal vluchten. Schiphol moet zich richten op de essentie van een mainport, en dus in de eerste plaats gereserveerd worden voor passagiers-lijndiensten. De noodzakelijke ruimte voor groei kan dan worden gevonden in het geleidelijk “uitplaatsen” van het vrachtvervoer, prijsvechters en vakantiecharters. Het alternatief is uitplaatsing van de luchthaven als geheel, een vroeger reeds geponeerde optie die onmiskenbare voordelen biedt voor werkgelegenheid en innovatie. Een kwaliteitsluchthaven heeft goede gereedschappen nodig. Schiphol moet daarom de wil en de mogelijkheid hebben om uitsluitend geluidsarme vliegtuigen met de modernste navigatieapparatuur te accommoderen, en de beschikking hebben over een luchtverkeersleiding die uitgerust is met de meest geavanceerde middelen.

### **Dubbeldoelstelling**

De oorspronkelijke uitgangspunten voor zowel de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol als voor de afhandeling van het luchtverkeer zijn vervat in de PKB Schiphol en Omgeving van 1995, voor een planperiode tot 2015.

De zogenaamde “dubbeldoelstelling” beoogde een permanente en faire afweging tussen de lusten (de economische belangen) en de lasten (hinder voor de omgeving) van de luchthaven. De ervaring leert dat in de eerste helft van de planperiode (1995-2005) deze afwegingen vrijwel uitsluitend in het voordeel van de luchtvaartsector en in het nadeel van de bewoners van de regio zijn uitgevallen. Het zou billijk zijn om in de tweede helft van de planperiode (2005-2015) deze rollen eens om te draaien.

*Bij de herziening van het stelsel dienen ditmaal de milieu-aspecten leidend en de economische aspecten volgend te zijn.*

De huidige interpretatie van de dubbeldoelstelling komt neer op het vaststellen van een maximumlimiet aan de berekende geluidbelasting bij een door de sector gewenste toename van de capaciteit. De werkelijk ervaren hinder en overlast spelen hierbij nauwelijks een rol. In de beleving van de omgeving zal pas sprake zijn van een echte dubbeldoelstelling wanneer zowel de luchthaven als de regio evenredig profiteren van ontwikkelingen. De overheid dient in dit kader de omgeving de garantie te geven dat elke groei boven de minimaal voor de mainportfunctie benodigde capaciteit gepaard gaat met een evenredige afname van de overlast.



## **Uitgangspunten hinderbeperking (geluid)**

De geluidsbeperkingen volgens de PKB behelsden vier aspecten. In de eerste plaats de kwalitatieve eis om het vliegen over woongebieden zoveel mogelijk te vermijden. Daarop aansluitend drie kwantitatieve eisen, de indicatieve contouren (inclusief punt K), de beperkte saldering ( $\pm 2$  KE, resp 2 dBA) en het maximale aantal woningen binnen de vastgestelde 35KE-contour.

Op geen van de vier genoemde punten voldoet het huidige gebruiksscenario van Schiphol aan de de genoemde eisen. Integendeel, er wordt op grote schaal over woonconcentraties gevlogen, de indicatieve contouren worden niet geëerbiedigd, de Wet Luchtvaart laat praktisch onbeperkte saldering toe, en de vastgestelde contour is verschoven.

Van enige vorm van “gelijkwaardige bescherming” is dan ook geen sprake geweest. Bovendien heeft de wijze van totstandkoming van de Wet het wantrouwen onder de bewoners van de regio gevoed ten opzichte van de luchtvaartsector en de overheid. Het ging óver ons, maar compleet zonder ons. Daarmee zal duidelijk zijn waarom wij bij herhaling aandringen op een onverkorte uitvoering van de “motie Baarda”.

Herstel van de indicatieve contouren is noodzakelijk om de bescherming van zowel het buitengebied als het binnengebied te waarborgen.

*Aangedrongen wordt op een herontwerp van het gebruikssysteem van Schiphol zodanig dat dit systeem minstens beantwoordt aan de oorspronkelijke afspraken. De bewoners wensen de indicatieve geluidscontouren terug te zien in het beleid.*

*Verder dienen, naar analogie van de PKB, ten behoeve van mogelijke toekomstige wijzigingen in het gebruiksscenario kwantitatieve bepalingen te worden opgenomen ten aanzien van de saldering, dwz een lokale verbetering mag niet ten koste gaan van lokale verslechtering boven een bepaald vastgesteld maximum.*

Uiteraard is het niet onze bedoeling dat er een stelsel komt dat geheel verstoken is van flexibiliteit. Integendeel, de wet zou mogelijkheden moeten bieden tot het uitvoeren van experimenten tot verbetering, en bij positieve proefresultaten moeten verbeteringen onverwijld kunnen worden ingevoerd. Een dergelijke aanpak is echter alleen verantwoord wanneer experimenten aan strenge regels worden gebonden.

*Het stelsel dient ruimte te bieden voor experimenten die kunnen bijdragen aan het terugdringen van overlast. Dergelijke experimenten mogen alleen worden uitgevoerd onder strikte randvoorwaarden die van tevoren met de regio zijn overeengekomen. Deze betreffen in ieder geval de tijdsduur, de betrokken locaties, het doel van de proef en de wijze van evaluatie.*

## Hinderbeperking en handhaving

De ontwerpfilosofie voor het gebruikssysteem van de luchthaven zou onder meer gebaseerd moeten zijn op maximale hinderbeperking door middel van het bewust vermijden van vliegen over woongebieden. Daarnaast zou vooraf moeten worden vastgesteld welk geluidsniveau voor woongebieden als maximum “aanvaardbaar” mag worden beschouwd. Duidelijk is dat 35 KE in zijn algemeenheid reeds veel te hoog is, nog afgezien van het feit dat integrale geluidsmaten als KE en Lden niet stroken met de hinderbeleving. Het zou beter zijn om vliegroutes zo te ontwerpen dat pieken in de geluidbelasting boven een zekere waarde, bijvoorbeeld 70 of 75 dB(A), in woonkernen geheel worden voorkomen.

Beheersing van de hinder vereist een combinatie van vier factoren: beperking van het aantal vluchten (zie onder **Mainport**), algemene maatregelen, keuze van de wijze van het gebruik van de luchthaven (zie onder **Routesysteem en vliegprocedures**) en handhaving.

Met betrekking tot de algemene maatregelen vragen wij bijzondere aandacht voor hinderbeperking in de nachtperiode, in verband met slaapverstoring.

*De nachtperiode dient verlengd te worden van 's morgens 6 uur tot 7 uur.*

*De overheid dient zich maximaal in te zetten om te komen tot een Europees verbod op nachtvluchten.*

Ten behoeve van de handhaving zien wij de volgende verbeteringen:

*Het aantal, de locaties en de instelwaarden van de handhavingpunten dienen zodanig te worden vastgesteld dat op zijn minst wordt voldaan aan de bescherming welke door de PKB werd beoogd.*

*Ten aanzien van de handhavingpunten en van het gebruik van geluidsmetingen ondersteunen wij de voorstellen zoals vermeld in de Vierde Voortgangsrapportage van de CDV.*

## Routesysteem en vliegprocedures

Bescherming van de bevolking tegen overlast en veiligheidsrisico's staat of valt met de keuze van het routesysteem en de vliegprocedures.

*Het bestaande routesysteem dient te worden vervangen door een vereenvoudigd systeem van vaste vliegroutes voor starten en landen, waarbij als uitgangspunt dient dat de in de praktijk te verwachten vliegpaden over onbebouwde (en waar dat op technische gronden niet mogelijk is, over spaarzaam bebouwde) gebieden voeren.*

Vooraf ten behoeve van de bescherming van het buitengebied dient geografische spreiding van de vliegpaden op geringe vlieghoogte te worden voorkomen. Hetzelfde geldt overigens ook voor woonconcentraties in het buiten-buitengebied. Hiertoe stellen wij een aantal vliegtechnische maatregelen voor, twee in verband met geluidhinder, één in verband met veiligheid.

Binnen het huidige stelsel mag een toestel de luchtverkeerweg behorend bij de opgegeven SID verlaten zodra het een hoogte heeft bereikt van 3000 ft. Daardoor waaieren de vliegpaden vroegtijdig uit, dikwijls over bewoond gebied. Omwonenden buiten de vastgestelde luchtverkeerwegen wanen zich ten onrechte beschermd. Toestellen op deze hoogte kunnen aanzienlijke hinder veroorzaken. Piekniveau's boven 80 dB(A) zijn geen uitzondering.

Deze situatie kan verbeterd worden door de volgende aanvullende voorwaarden te stellen, zelfstandig of in combinatie:

- 1) Het verhogen van de grenswaarde, bij voorkeur naar 6000 ft
- 2) Het in overleg vaststellen van een point of free exit voor elke route,
- 3) Het vaststellen van een grenswaarde per toestelcategorie/startgewicht.

Aanbevolen wordt om een proefperiode in te stellen: voor mogelijkheid 1 per direct , mogelijkheid 2 binnen 6 maanden en mogelijkheid 3 binnen 12 maanden. Bij een positief resultaat van deze proef zou op korte termijn verankering in de wetgeving kunnen plaatsvinden. Verwacht wordt dat deze maatregelen geen invloed hebben op de handhavingpunten en slechts een beperkte invloed op de capaciteit.

*SID's dienen gevolgd te worden tot een vlieghoogte van minimaal 6000 ft is bereikt.*

Geografische spreiding van het luchtverkeer is in vele gevallen een bron van ergernis, omdat daardoor steeds meer woongebieden worden overvlogen. Hinder kan aanzienlijk worden beperkt door het aantal bochten op geringe vlieghoogte tot een minimum te beperken. Voor de vliegveiligheid of voor de capaciteit gewenste spreiding dient op veel grotere hoogten plaats te vinden.

*Het "verkort indraaien" bij de landing en het "versneld uitdraaien" bij starten dienen voorkomen te worden wanneer daarbij woonconcentraties worden belast.*

Onnodige geluidbelasting treedt in het bijzonder op tijdens verkort indraaien en versneld uitdraaien van vliegtuigen met verouderde navigatieapparatuur. Wij pleiten voor een actief stimuleringsbeleid waardoor maatschappijen gedwongen worden moderne navigatieapparatuur aan te schaffen.

Afwijkende situaties, vooral wanneer die betrekking hebben op vliegtuigen in een noodsituatie, zorgen bij de bewoners regelmatig voor begrijpelijke commotie.

*Vaste noodprocedures dienen te worden ingesteld om te voorkomen dat manoeuvres met verhoogd risico boven of nabij bebouwd gebied plaatsvinden.*

Ondanks de beste intenties, een milieuvriendelijk routesysteem, vliegtuigen en luchtverkeersleiding met geavanceerde navigatiemiddelen, en hinderbeperkende procedures zal het niet altijd mogelijk zijn om woongebieden geheel te vermijden. In dat geval dienen echter minimale voorwaarden voor bescherming van de bewoners te worden vastgelegd. Voor dergelijke afspraken komen onder meer in aanmerking het implementeren van kortere preferentie-intervallen (zogenaamde stilte-perioden) en het vermijden van pieken in de geluidbelasting (bijvoorbeeld geen vluchten die een geluidsniveau hoger dan 75 dB(A) opleveren).

### **De positie van LVNL.**

De LVNL profileert zich als onderdeel van de luchtvaartsector en identificeert zich met de belangen daarvan. De geldende volgorde is: vliegveiligheid voor alles, daarna het garanderen van de capaciteit van het luchtverkeer binnen de wettelijke mogelijkheden, en als sluitpost hinderbeperking. Van een voortdurende, objectieve afweging van belangen in het kader van de dubbeldoelstelling is geen sprake, noch door de LVNL noch door anderen. De wet voorziet hier momenteel ook niet in.

Idealiter zou de LVNL een positie innemen als bewaker van de dubbeldoelstelling, waarbij een continue afweging tussen capaciteit en hinder onderdeel van hun taak is. Ook zou de eenzijdige fixatie op interne veiligheid moeten worden aangevuld met een zorgplicht voor de externe veiligheid. Een en ander zou wel een ingrijpende cultuuromslag binnen de organisatie van de LVNL vergen.

*Structuur en cultuur van de LVNL moeten worden veranderd, de LVNL moet worden getransformeerd tot een organisatie die in de eerste plaats in dienst staat van het algemeen belang. De overheid dient dit wettelijk te verankeren en moet daarvan de consequenties accepteren door de LVNL voldoende middelen te garanderen om deze nieuwe taak uit te voeren.*

*Indien het onmogelijk blijkt om bovengenoemde verandering te verwerkelijken, zal een alternatieve instantie moeten worden opgetuigd, welke de wettelijke opdracht krijgt om de dubbeldoelstelling te bewaken door middel van het maken van een voortdurende en objectieve afweging tussen economie (capaciteit) en milieu (geluidhinder en veiligheid).*

### **Klachtenbehandeling**

In het bestaande klachtmelding- en klachtenregistratiesysteem worden klachten over hinder (meestal: geluidhinder) gekoppeld aan individuele vluchten. Een en ander is het gevolg van de historische doch statistisch zeer aanvechtbare opvatting dat een momentane klacht uitdrukking geeft aan momentane hinder. Recente inzichten leren ons dat klachten een expressie zijn van een scala aan soorten onvrede. Het IKB is niet toegerust voor verwerking van deze gecompliceerde materie. De verschillende

categorieën klachten behoren te worden gescheiden en separaat verwerkt. Dit zal ingrijpende veranderingen vergen in de werkwijze en de technische voorzieningen van het IKB. Hiervoor zullen door de overheid middelen moeten worden verstrekt.

*Het bestaande klachtmeldingssysteem van CROS-IKB behoort te worden omgezet in een hindermeldingssysteem waarin klachten gecategoriseerd naar hun werkelijke oorzaak kunnen worden verwerkt.*

Ook is uit analyses gebleken dat klachtenpatronen nauwelijks een verband vertonen met de integrale geluidsmaten KE en Lden. Dat kan van alles betekenen. Mogelijk zijn de klassieke dosis-effect relaties niet (meer) van toepassing en mag daarop geen hinderbeleid meer worden gebaseerd. Een andere mogelijkheid is dat de berekende geluidbelasting een systematische onderschatting is van de werkelijke belasting. Wellicht zijn andere parameters zoals aantallen vliegbewegingen, het tijdstip van hinderbeleving, de tijdsduur en de mate van stilteverstoring, of niet-akoestische factoren, van meer gewicht. Dit zou op korte termijn moeten worden onderzocht.

*Ter validatie van de waarde van klachtenregistratie en klachtenanalyse, en tevens om de gehele populatie rondom Schiphol te laten participeren, dient regelmatig grootschalig bevolkingsonderzoek plaats te vinden, waarmee ook niet-gehinderden en niet-klagende gehinderden worden bereikt.*

*Nader onderzoek naar dosis-effect relaties tussen geluidbelasting en ondervonden hinder, inclusief studie naar meer geschikte geluidsmaten, dient ten spoedigste te worden uitgevoerd.*

## **Communicatie**

De bevolking van de regio dient voortdurend eerlijk en effectief te worden ingelicht over alle aspecten van de luchthaven die haar ter harte gaan. Als voorbeeld van een onderbelicht aandachtsgebied noemen wij het onderwerp veiligheid, met name de ontwikkeling van het groepsrisico en de resultaten van onderzoek en inspecties in verband met veiligheid.

Wat betreft communicatie in het algemeen geven de bestaande publicaties slechts eenzijdige en selectieve informatie. Vanuit de luchtvaartsector worden de lusten opgeschroefd en de lasten gebagatelliseerd, vanuit de milieuorganisaties en de plaatselijke actiegroepen bestaat de neiging om de lasten uit te vergroten en de lusten te kleineren.

In deze controversie schaart de overheid zich in de beleving van de bewoners categorisch aan de zijde van de luchtvaartsector. Dit heeft een desastreuze invloed op de geloofwaardigheid van de overheid.

*Er is dringend behoefte aan objectieve informatie over alles wat met de luchthaven Schiphol samenhangt. Hiervoor is een onafhankelijk communicatiemiddel (gedacht kan worden aan een periodiek en een website) met een meerhoofdige onafhankelijke redactie noodzakelijk. Wellicht is hier een taak voor CROS weggelegd.*

## **Gevolgen van de verbetervoorstellen**

Bovenstaande verbetervoorstellen hebben in de eerste plaats tot doel om het luchtvaartbeleid te herzien. Wanneer wordt ingezet op maximale, systematische beperking van het vliegen over woongebieden, zullen de geluidsoverlast, de gevoelens van onveiligheid en het aantal klachten ongetwijfeld drastisch afnemen.

Dit zal helaas niet gaan zonder beperkingen aan de capaciteit van de luchthaven. Het is uiteraard niet mogelijk de effecten van onze voorstellen op dit punt nauwkeurig te schatten. Het wezenlijke probleem daarbij is namelijk dat niet vaststaat wat met "de capaciteit" wordt bedoeld. Wanneer dat de door de sector gewenste capaciteit betekent, is het probleem bij voorbaat onoplosbaar. Tegen een filosofie van zo groot mogelijk groeien is geen enkel verbeterkruid gewassen. Wanneer dat de capaciteit is zoals die voorzien werd in de PKB 1995 en waar de bevolking rekening mee mocht houden, wordt de situatie al een stuk aangenamer. Herontwerp van het systeem op basis van de indicatieve contouren, in combinatie met de door ons voorgestelde verbeteringen van procedures, zullen ten opzichte van de situatie van vóór de Wet Luchtvaart slechts geringe consequenties voor de capaciteit hebben. Uiteraard moet dan wel rekening gehouden worden met langere vluchtpaden in de omgeving van de luchthaven, doch dat is een prijs die ook elders wordt betaald. Graag zouden wij ook de capaciteit in beschouwing nemen die minimaal nodig is om de mainportfunctie van Schiphol blijvend te handhaven. Deze ontbreekt echter.

## **Tenslotte**

Deze voorstellen worden in eerste instantie ter informatie aangeboden aan de leden van CROS, ter verdere bundeling en doorzending aan het Projectbureau evaluatie Schipholbeleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De bewonersvertegenwoordigers zijn van harte bereid om een nadere toelichting op hun voorstellen te geven en eventuele vragen te beantwoorden.

Met vriendelijke groeten,  
namens de gezamenlijke bewonersvertegenwoordigers in CROS,

xxxxxxx, bewonerscoördinator

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
t.a.v. Projectbureau evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag.  
e-mail: [evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl](mailto:evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl)

Betreft: Evaluatie Schipholbeleid; inbreng verbetervoorstellen.

Geachte heer/mevrouw,

De opsteller van deze verbetervoorstellen, in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid, schrijft deze als burger, woonachtig in Nieuw-Vennep Noord, gemeente Haarlemmermeer. Deze notitie is per e-mail en per post verzonden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ter attentie van het Projectbureau evaluatie Schipholbeleid. Een kopie van deze notitie is aan het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer verzonden.

#### *Doel*

Ondergetekende erkent het belang van Schiphol en de luchtvaartsector als geheel voor de Nederlandse samenleving. Luchtvaart bedrijven brengt met zich mee dat in de Schipholregio de lusten hiervan merkbaar zijn, maar ook de lasten. Schiphol is met de huidige 6 banen een, letterlijk, uitgestrekte luchthaven. Met het in bedrijf nemen van de Polderbaan is de overlast in de regio zeker niet afgenomen. Nieuwe overlastverschijnselen werden merkbaar (grondlawaai). Mede hierom dient mijnsinziens heel zorgvuldig gekeken te worden naar verbeterpunten waardoor onnodige overlast voorkomen wordt. Met deze inbreng hoopt ondergetekende daaraan ook een bijdrage te leveren. De wil om veranderingen door te voeren vereist, mijnsinziens, dat alle betrokkenen afstand nemen van elke vorm van vooringenomenheid. Ik hoop op een open en constructieve "Schipholbeleid evaluatie".

#### *Inleiding*

Jaren geleden heeft ondergetekende aandacht gevraagd voor de Spijkerboor 1S (SPY 1S) Standard Instrument Departure (SID) route vanaf baan 24 van Schiphol. Brieven waarin ik de situatie voor Nieuw-Vennep Noord met betrekking tot de SPY 1S SID zo zakelijk mogelijk heb getracht te omschrijven, zijn verzonden aan de directies van de Luchthaven Schiphol, Luchtverkeersleiding Schiphol (LVNL), Ministerie van Verkeer en Waterstaat, inclusief de toenmalige Minister en de gemeente Haarlemmermeer. Luchthaven Schiphol verwees mij door naar de LVNL. Op mijn aandringen toch te reageren werd door de Luchthaven Schiphol niet ingegaan. De LVNL heeft mijn aandachtspunten met betrekking tot de SPY 1S vertrekroute aangehoord en vervolgens laten weten geen veranderingen in de vertrekroute te overwegen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is niet ingegaan op mijn aandachtspunten. De (toenmalige) Minister heeft geen reactie gegeven. De

gemeente Haarlemmermeer zei, dat het haar aandacht had maar ondernam verder niets. Vervolgens kwam de milieubaan 18R-36L en een nieuwe Luchtvaartwet etc, compleet met invoerfout(en) in bedrijf. Ondanks deze capaciteitsuitbreiding van Schiphol, nu een luchthaven met 6 banen, lijkt er steeds meer gebruik gemaakt te worden van de SPY 1S vertrekroute. Dit zal mede zijn oorsprong vinden in de locatie van de nieuwe handhavingspunten (3 en 4). Nu wordt tussen de handhavingspunten door gevlogen in plaats van er overheen. In het oude systeem waren aanzienlijk meer, daadwerkelijk overvlogen, contour ijkpunten tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep waardoor men wellicht eerder aan een maximum geluidsplafond kwam. Nu lijkt het erop alsof er onbepaald van de SPY 1S gebruik gemaakt kan worden door de LVNL. Verbetervoorstel 1 gaat hier nader op in.

Voor continuering van voldoende maatschappelijk draagvlak van Schiphol voor nu en in de toekomst zal mijnsinziens de luchtvaartsector zich meer open en constructiever moeten opstellen. Als voorbeeld kan men het verkeer op de grond (weg, water, rail) nemen. Hier zijn eveneens duidelijke voorschriften opgesteld waaraan men zich dient te houden. Als men met een auto van A naar B rijdt zal men gebruik moeten maken van de beschikbare wegen. Soms levert dat fileleed op. Voor de luchtvaart zou hetzelfde moeten gelden, lijkt mij. In dit kader doe ik een tweede verbetervoorstel waarin ik pleit voor het volgen van de SID's tot bijvoorbeeld minimaal 2000m (FL060) in plaats van het vliegen van "directs", beginnend op 1000 m (3000 ft), zonder meteorologische redenen of anderszins. Het langer volgen van de toegewezen SID voorkomt veel onnodige hinder, buiten de SID. Met het oog op de externe veiligheid wordt, door het langer volgen van de SID, het externe veiligheids niveau verhoogd. Verbetervoorstel 2 gaat hier nader op in.

### **Verbetervoorstel 1:**

**Verleg de huidige Spijkerboor 1S vertrekroute vanaf baan 24 van Schiphol naar het zuiden, zodat om Nieuw-Vennep heen gevlogen wordt op grotere hoogte, in plaats van op geringe hoogte over Nieuw-Vennep Noord en Hoofddorp-West. Eind jaren 70, begin jaren 80 werd dit ook gedaan volgens de toen geldende ENKO departure.**

#### *Achtergrond*

De theoretische route van de Spijkerboor 1S vertrekroute (SPY 1S) vanaf baan 24 van Schiphol volgens het AIP luidt:  
Track 240°, op 4NM SPL rechtsaf om magnetische track 286° te vliegen. Bij passeren van de SPY radiaal 206° rechtsaf, koers 033° op de inbound 213° radiaal van SPY en intercept SPY 054° naar Andik.

Voor de vliegtuigen die in staat zijn RNAV vertrekroutes te vliegen zijn de punten THR24, EH001. EH049, SPY VOR, Andik.

#### *Motivering*

Inmiddels zijn de meeste vliegtuigen uitgerust met een zogenaamd Flight Management System (FMS) waardoor zij in staat zijn zeer nauwkeurig een RNAV vertrekroute te vliegen. Daarenboven is in veel vliegtuigen de FMS apparatuur gekoppeld aan het zeer nauwkeurige Global Positioning System (GPS). Het gevolg hiervan is dat de Standard Instrument Departures (SID's) zéér nauwkeurig gevlogen kunnen worden. Desondanks worden vandaag de dag nog zéér ruime tolerantiegebieden rondom de SID's gehanteerd. Deze tolerantie gebieden strekken



zich ruimschoots uit over stedelijke gebieden, bijvoorbeeld Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

Een afbeelding van de theoretische SPY 1S vertrekroute heeft ondergetekende als bijlage 1 aan deze brief gehecht. Op de afbeelding van de topografische kaart van het betreffende gebied is de SPY 1S vanaf baan 24 van Schiphol ingetekend evenals de handhavingspunten 3, 4, 5 en 6.

De gestippelde theoretische magnetische tracklijn 286° passeert handhavingspunt 4 en EH049. Theoretisch wordt er dus tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep gevlogen, over handhavingspunt 4.

De praktijk is echter anders.

Het 4 NM SPL = EH001 punt is het begin van het draaipunt richting EH049. Dit draaipunt is zodanig in de FMS apparatuur aan boord van het vliegtuig geprogrammeerd dat direct de bocht ingezet zal worden boven het 4NM SPL = EH001 punt, richting EH049. Desondanks behoeft het geen betoog dat geen enkel vliegtuig ooit in staat zal zijn de gestippelde theoretische magnetische tracklijn 286° te volgen en het handhavingspunt 4 te overvliegen. Wanneer vervolgens gekeken wordt naar de lokatie van handhavingspunt 3 dan kan men concluderen dat de werkelijke gevlogen vliegroute precies tussen handhavingspunten 3 en 4 loopt. Eigen veldwaarnemingen bevestigen dit evenals de op de CROS webpagina [www.crosinfo.nl](http://www.crosinfo.nl) gepresenteerde FANOMOS radarplots van de luchthaven Schiphol.

Door nu de genoemde theoretische uitgangspunten te combineren met de veldwaarnemingen en de radarplots is de werkelijk gevlogen uitvliegroute ingetekend. Het beeld dat nu ontstaat is in tegenspraak met wat de theorie doet geloven. De werkelijk gevlogen SPY 1S vertrekroute schampt aan Nieuw-Vennep Noord. Dit is inmiddels al jaren hoorbaar in Nieuw-Vennep Noord en Hoofddorp-West. Wanneer ook nog in ogenschouw genomen wordt dat de afgelegde vliegpadafstand vanaf baan 24 van Schiphol tot Nieuw-Vennep Noord tussen de 6 en 8 km bedraagt dan hoeft het geen betoog dat Nieuw-Vennep Noord met zeer grote regelmaat *onnodig* overlast te verwerken krijgt door overvliegende (zware) vliegtuigen. Daarenboven zijn het de, uiterst ruime, tolerantie gebieden die het mogelijk maken straffeloos boven stedelijk gebied te vliegen (dus ruim over het dorp Nieuw-Vennep). Dit levert een aanzienlijke geluidsoverlast op voor Nieuw-Vennep Noord. Tegelijkertijd is hier ook de zogenoemde *externe veiligheid* in het geding. Met de in de praktijk gevlogen SPY 1S vertrekroute vanaf baan 24 van Schiphol wordt Nieuw-Vennep Noord en Hoofddorp-West blootgesteld aan onnodige risico's van laag overvliegende vliegtuigen.

Een Boeing 747-400 die opstijgt voor een vlucht met een tijdsduur van 9 tot 10,5 uur zal ongeveer tussen 350 en 370 ton wegen. De vlieghoogte bij het volgen van de SPY 1S vertrekroute zal na 6 tot 8 km rond de 750 m (2300 ft) bedragen. Omdat deze vliegtuigen een klimmende bocht moeten vliegen gaat dit ten koste van de klimsnelheid. Vervolgens dient op 1000 m (3000 ft) geaccelereerd te worden waardoor de klimsnelheid verder terug zal lopen tot 160 m/min (500 ft/min). En dit allemaal boven stedelijk gebied. Dit stedelijk gebied omvat achtereenvolgens: Nieuw-Vennep Noord, ca 2500 woningen; Hoofddorp Overbos en Hoofddorp Floriande, ca 6000 woningen; Hoofddorp Boseilanden, Haarlemmermeerse Bos en Vijfhuizen met ca 1200 woningen. Totaal zijn dit ca 9700 woningen die belast worden door de SPY

1S vertrekroute van baan 24 van Schiphol. Dit aantal benadert al aardig de door de politiek gestelde maximaal toegestaan gehinderde woningen van 10.000 stuks. Hierbij dient ook nog aangetekend te worden dat de 1990 norm aangaande *externe veiligheid* bij lange na niet gehaald zal kunnen worden anno 2005 met betrekking tot de SPY 1S vertrekroute. Het aantal vliegtuigen dat inmiddels gebruik maakt van de SPY 1S vertrekroute lijkt de afgelopen jaren explosief, progressief, gestegen.

Een voorbeeld van een geoptimaliseerde SPY 1S SID zou kunnen zijn: Door de huidige SPY 1S SID naar het zuiden te verleggen en via EH001 en EH 051 (RD X:104.727, Y:473.126 zie bijlage 1) te vliegen, vervolgens in te draaien over EH051 om koers 033° richting SPY VOR op de radiaal 213° SPY te vliegen. De voordelen zijn evident: er wordt initieel niet over stedelijke gebieden gevlogen. De bocht die nodig is om richting SPY VOR te vliegen wordt op grotere vlieghoogte gemaakt. Nieuw-Vennep wordt "omvlogen" en Hoofddorp-West wordt op veel grotere hoogte overvlogen. Hierdoor neemt de geluidsbelasting boven Hoofddorp-West exponentieel af. Er wordt initieel gebruik gemaakt van bestaande SID's; bundeling van vertrekkend verkeer zal hinder in een uitgestrekt gebied doen verminderen.

Een ander alternatief zou kunnen zijn:

Gebruik de Andik 1S vertrekroute vanaf baan 24 van Schiphol in plaats van de SPY 1S voor vertrekkend verkeer naar het noorden en noord-oosten.

### **Verbetervoorstel 2:**

**Niet toestaan van toewijzen van "direct routings" tussen de 0 m (0 ft) en 2000m (FL060) bij afwezigheid van meteorologische redenen of anderszins. Hiermee wordt onnodige hinder voorkomen en komt daarnaast de externe veiligheid ten goede.**

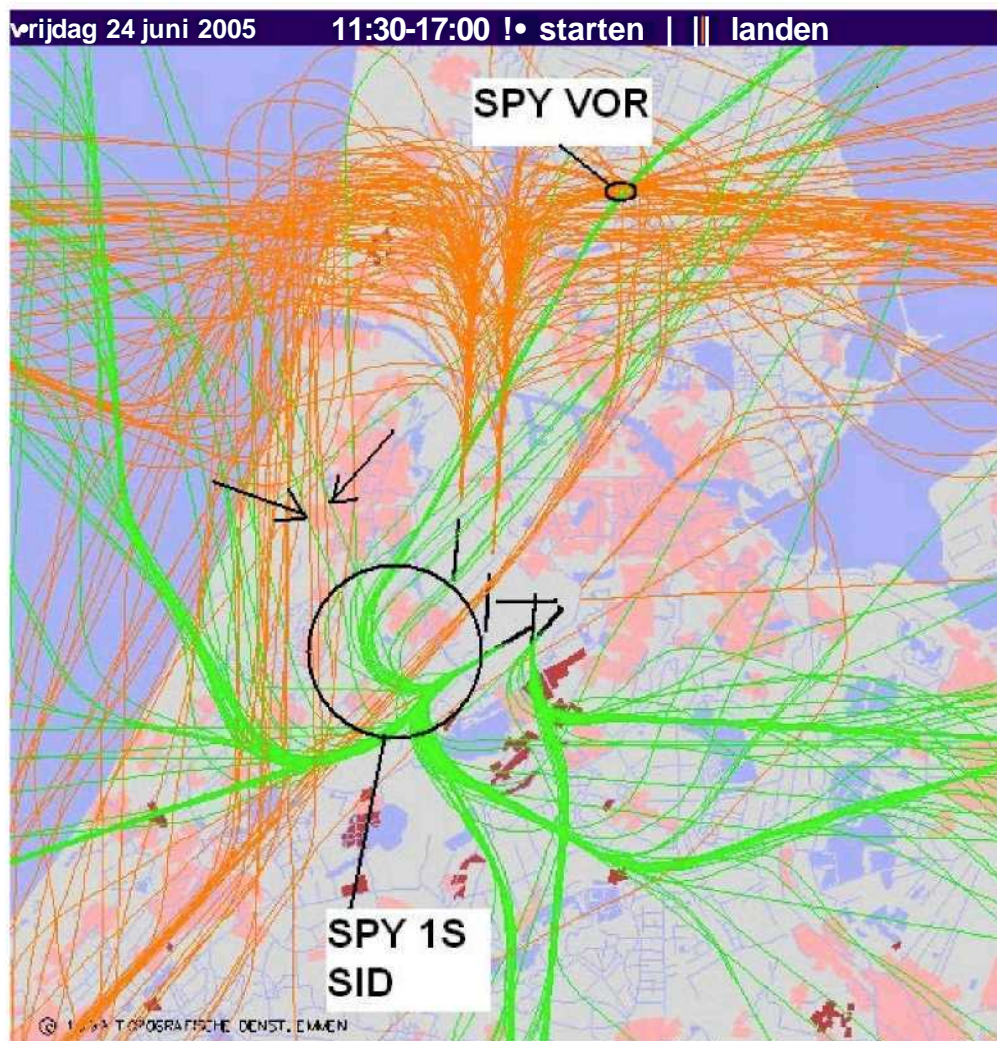
De veiligheid van het vliegverkeer staat voorop. Wanneer zich meteorologische omstandigheden voordoen die tot gevolg hebben dat het vliegverkeer af moet wijken van de Standard Instrument Departure (SID) is dit uit oogpunt van veiligheid in de lucht en op de grond geen discussiepunt. Anders wordt het wanneer om economische motieven van SID's afgeweken wordt. Nu is het zo dat overdag een vliegtuig boven de 1000 m (3000 ft) de SID op aanwijzingen van de verkeersleiding mag verlaten. Het gevolg hiervan is dat vele keren per dag, wanneer baan 24 in gebruik is, vliegtuigen bij het passeren van 1000 m (3000 ft) bijvoorbeeld een "direct Bergi" aangeboden krijgen. Hierdoor vliegen de vliegtuigen in een klimmende bocht dwars over Nieuw-Vennep richting Bergi. Heel Nieuw-Vennep is hiervan dan getuige. De dagelijks gepresenteerde radarplots op de eerder genoemde CROS internet site bevestigen deze vliegmethode. Het betreft hier mijnsinziens onnodige overlast voor een toch al behoorlijk belast gebied en een onnodige aantasting van de externe veiligheid terplaatse.

Ondergetekende wil er daarom voor pleiten dat "directs" alleen gehonoreerd zullen worden wanneer een vlieghoogte van 2000 m (FL060) gepasseerd is. Dit is analoog aan het nacht regime. Het verkeer kan geheel volgens de gepubliceerde SID's afgehandeld worden. Immers dat zijn de hoofdparameters waarmee de capaciteits berekeningen plaatsvinden. De "directs" zijn m.i. als grijs gebied aan te merken en te beschouwen als verkapte capaciteits-boosters; men kan meer verkeer afhandelen door vliegverkeer via "directs" sneller weg te werken.

Hierbij wordt economie op 1 gesteld; (exteme)veiligheid en milieu op 2 respectievelijk 3. Inmiddels wordt de roep in de Schipholregio om Schiphol te behandelen als een gewoon bedrijf steeds luider. Dit impliceert dat de luchtvaart sector en met name Schiphol ook nadrukkelijk een maatschappelijke verantwoordelijkheid heeft. Het volgen van de SID's - de wegen door de lucht- dient hierbij een normale procedurele gang van zaken te zijn, lijkt mij.

Een recent voorbeeld van "directs to.." is weergegeven in fig. 1. Het betreft het verkeersbeeld van vrijdagmiddag 24 juni 2005. Duidelijk is in de ingetekende cirkel waarneembaar dat vertrekkend vliegverkeer dat aanvankelijk een SPY 1S SID zouden moeten vliegen, het baken SPY niet overvliegen maar in een vroeg stadium een direct Bedum en/of verder gelegen punt als eerste overvliegpunt toegewezen kregen. De kritische ligging van de SPY 1S SID ten opzichte van Nieuw-Vennep is op de radarpiot duidelijk waarneembaar.

In Bijlage 2 is het weer van 24 juni 2005 tussen 11:30 uur (09:30Z=GMT) en 17:00 uur (15:00Z) uur opgenomen. Meteorologische redenen om af te wijken van de SID's waren op 24 juni 2005 niet aanwezig. Het consequent vliegen van de SID's zou veel onnodige hinder kunnen voorkomen. Daar zijn immers de SID's mede voor ontworpen!



Bron: FANOMOS (Flight tracking & Noise Monitoring System); CROS

Fig 1: Een recent voorbeeld van een "Passing 3000 ft, direct Bergi" en het niet volgen van de SPY 1S SID Vrijdagmiddag 24 juni 2005, weer: severe CAVOK.

Ondergetekende verzoekt u deze 2 verbetervoorstellen aandachtig te lezen en mij nader te informeren omtrent de mogelijkheid van implementatie van de opgebrachte voorstellen. Verder stel ik het op prijs nader geïnformeerd te worden over de voortgang van de evaluatie van het Schipholbeleid.

In afwachting van uw nader bericht, verblijf ik,

Hoogachtend,

Bijlagen

Bijlage 1



## Bijlage 2

### Metar EHAM, Amsterdam Schiphol, 24 juni 2005

Geldig van 09:25 GMT - 15:55 GMT = 11:25 uur - 17:55 uur Nederlandse zomertijd

240925z 33004KT CAVOK 29/19Q1013NOSIG =  
240955z 33004KT CAVOK 29/18Q1013NOSIG =  
241025Z 32005KT CAVOK 30/18 Q1013 NOSIG =  
241055Z 31005KT CAVOK 30/17 Q1013 NOSIG =  
241125Z 31005KT230V350 CAVOK 31/17 Q1013 NOSIG =  
241125z 31005KT CAVOK 31/17 Q1013 NOSIG =  
241155z 30004KT CAVOK 31/16 Q1013 NOSIG =  
241225Z VRB03KT CAVOK 31/16 Q1013 NOSIG =  
241255Z 25004KT CAVOK 32/15 Q1012 NOSIG =  
241325z 22006KT 160V270 CAVOK 32/14 Q1012 NOSIG =  
241355Z 21006KT 150V290 CAVOK 32/14 Q1012 NOSIG =  
241425Z 26009KT 210V310 CAVOK 32/15 Q1012 NOSIG =  
241455Z 31010KT CAVOK 32/15 Q1012 NOSIG =  
241525Z 30010KT 270V340 CAVOK 31/14 Q1012 NOSIG =  
241555Z 31012KT CAVOK 31/14 Q1012 NOSIG =

Verklaring Metar:

240925z 33004KT CAVOK 29/19 Q1013 NOSIG

240925Z 24 juni 2005, 09:25 uur GMT = 11:25 Nederlandse zomertijd.  
33004KT Wind uit richting 330° met sterkte van 4 NM/hr = 7,7 km/uur.  
CAVOK Ceiling and visibility oke; geen bewolking en goed zicht.  
29/19 Temperatuur 29°C en dauwpunt 19°C (=maat voor de vochtigheid).  
Q1013 Luchtdruk 1013 hPa.  
NOSIG Geen significante veranderingen.

## 078 Velsen Zuid

**Van:** xxxxxxxx[xxxxxxxx@xxxxxx.nl]

**Verzonden:** zondag 26 juni 2005 20:53

**Aan:** evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl

**Onderwerp:** inbreng voor evaluatie schiphol beleid: spreiden van aan en uitvliegroutes is eerlijker dan concentreren

**Urgentie:** Hoog

Geachte mevrouw Schulz van Haegen

Hierbij treft u mijn bijdrage aan voor de evaluatie van het Schiphol beleid.

### Beschrijving voorstel

Ik pleit ervoor de aan- en uitvlieg routes van en naar Schiphol op een eerlijke manier te spreiden over de regio rondom de luchthaven. Bovendien pleit ik ervoor om het uitgangspunt op grond waarvan de geluidsoverlast van Schiphol integraal wordt neergelegd bij een kleine groep mensen, die daardoor zeer zwaar worden belast, te heroverwegen.

### Motivering

1. De invoering van het nieuwe banenstelsel per 2002 lijkt niet te hebben geleid tot een beperking van de geluidsoverlast van Schiphol tot een kleinere groep mensen. De hinder lijkt slechts te zijn overgeheveld van de ene groep mensen naar de andere.
2. Het uitgangspunt om de geluidsoverlast van Schiphol te beperken tot een kleine groep mensen, die daardoor wel zeer zwaar belast wordt, is ethisch verwerpelijk.

### Onderbouwing

1. Ik vermoed dat niet *minder* maar *andere* mensen nu last hebben van vliegtuiglawaai. Ter onderbouwing van dit vermoeden verwijs ik naar de vele individuele en georganiseerde klachten die zijn geuit aan uw ministerie, aan het Cros en in de media, vanuit de verschillende stedelijke gebieden rondom Schiphol, met uitzondering van enkele steden die er qua geluidsoverlast beter op zijn geworden, zoals bijvoorbeeld Amsterdam. Dit vermoeden kan niet hard worden gemaakt, bij gebrek aan een sluitend meet- en handhaafstelsel van de geluidsoverlast in de weide omtrek van Schiphol. Ik verwijs naar een recente publicatie hierover van de Commissie Geluidshinder Schiphol.
2. Afgezien van de handhaafbaarheid, stel ik ook het uitgangspunt zelf ter discussie. De concentratie van de totale geluidsoverlast van Schiphol bij een kleine groep mensen (wondende in dunbevolkte gebieden), zodat de rest (stadsbewoners) weinig last heeft van Schiphol, past binnen het utilisme, een negentiende-eeuwse ethische stroming. Utilisten beogen het geluk van een zo groot mogelijke groep mensen te verhogen, eventueel ten koste van een kleinere groep mensen. Slechts de aantallen tellen. De theorie is door de tijd heen verworpen door zichzelf respecterende democratieën, omdat in deze theorie de individuele grondrechten van burgers (eigendomsrecht, recht op vrijheid, privacy, vrije meningsuiting, etcetera) niet worden erkend. Bovendien speelt rechtvaardigheid geen rol binnen het utilisme. Een simpel voorbeeld: een gezin met acht kinderen zou zijn afval gerust, in afwachting van de wekelijkse ophaaldienst, mogen storten in de tuin van de alleenstaande buurman. Immers tien mensen worden hier gelukkiger door (men is het afval kwijt) en slechts één persoon leidt nadeel. De absurditeit van dit voorbeeld is evident. De individuele grondrechten van iedere burger zijn momenteel sterk verankerd in onze wetten en verdragen, alsmede in de beginselmanifesten van de leidende politieke partijen in Nederland.

Naar mijn mening komt concentratie van vliegroutes over dunbevolkte gebieden principieel overeen met het over de schutting gooien van de vuilnis van een groot gezin bij de alleenstaande buurman. De grondrechten van de bewoners van dunbevolkte gebieden worden met voeten getreden en slechts de aantallen tellen.

De allocatie van de overlast van Schiphol moet naar mijn mening meer in overeenstemming worden gebracht met de verdeling van de lusten van de luchthaven. Ook de stedelijke gebieden moeten hun eigen aandeel dragen in de overlast. Ik acht het bijvoorbeeld onaanvaardbaar dat Amsterdam, dat in zeer ruime mate profiteert van een sterk Schiphol (vestigingsklimaat, werkgelegenheid, toerisme, goedkope vluchten, aandeelhouders belangen, etc) zijn grenzen potdicht houdt voor de overlast die Schiphol teweeg brengt. Uit het recente VVD beginselmanifest citeer ik een leidend principe: 'geen recht zonder plicht'. Verderop verklaren de opstellers van het VVD manifest dat milieuproblemen niet mogen worden afgewenteld naar bevolkingsgroepen elders. Ook binnen het gedachtegoed van het CDA is het

'dragen van de eigen verantwoordelijkheid' een belangrijk uitgangspunt. Als gesteld stroken deze principes niet met de huidige verdeling van de overlast van Schiphol. Wie baat heeft bij Schiphol moet zijn eerlijke deel in de overlast zelf dragen.

### **Effect mainport / milieu**

Op zichzelf hoeft de voorgestelde spreiding van de aan en uitvliegroutes van en naar Schiphol niet van invloed te zijn op het aantal vluchten op Schiphol. Echter, doordat de overlast over meer mensen verdeeld wordt, zal de discussie hoog op de agenda blijven staan. Continue zal publiekelijk moeten worden afgewogen of de economische voordelen van de groei van Schiphol opwegen tegen de milieunadelen hiervan. Naar mijn mening is het echter een illusie te denken dat deze discussie ooit verstomd, gelet op de plaats van Schiphol midden in de Randstad, en de ambities die de luchthaven heeft.

Spreiding van de routes zal voor de luchtvaartmaatschappijen vermoedelijk een besparing van tijd en brandstof opleveren, omdat de vliegtuigen minder zullen moeten omvliegen, indien er meer aan en uitvliegroutes van en naar Schiphol te vliegen zijn. Uiteraard is het ook bij spreiding van de vliegroutes cruciaal dat de overheid de geluidsoverlast nauwkeurig vaststelt en de gestelde normen streng handhaaft.

Spreiding van de aan en uitvliegroutes is mijns inziens niet slechter of beter voor het milieu dan concentratie van de routes. De totale geluidsoverlast van Schiphol zal (net als de lusten) over veel mensen worden verdeeld, waardoor iedere inwoner van het gebied rond Schiphol een beperkte mate van overlast van de luchthaven te verduren krijgt. Het hangt af van ieders persoonlijke instelling of men die overlast ook accepteert. Hierbij speelt een heldere communicatie, waarbij de voordelen van een sterk Schiphol worden belicht, een belangrijke rol.

Ik ga er vanuit met het bovenstaande een bijdrage te hebben geleverd aan uw evaluatieproces.

Met vriendelijke groet,

Velsen Zuid



V079 Hoofddorp-Noord

**Van:** xxxxxxxxxxxx

**Verzonden:** dinsdag 28 juni 2005 9:17

**Aan:** evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl

**Onderwerp:** verbetervoorstel betreffende grondgeluid -Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord

**Opvolgingsmarkering:** Opvolgen

**Markeringsstatus:** Voltooid

Geacht Projectbureau,

hierbij treft u het verbetervoorstel van de Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord betreffende grondgeluid van de Polderbaan. Dit voorstel is ook ingediend via uw website en zal als 'hard-copy' per post vandaag naar u worden toegezonden.

De Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord is gaarne bereid om haar voorstellen toe te lichten en met u te bespreken indien daarvoor bij u belangstelling bestaat.

Graag vernemen wij van u t.z.t. wat met onze voorstellen zal worden gedaan.

Hoogachtend,

Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord

# EVALUATIE SCHIPHOLBELEID VERBETERVOORSTEL GRONDGELUID

## BEWONERSVERENIGING HOOFDDORP-NOORD

JUNI 2005

### INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding.....	2
2. Achtergrond Grondgeluid.....	3
3. Gevolgen van de voorstellen voor de omgeving en verwachte effecten op de Mainport.....	4
4. Verbetervoorstellen.....	5
A – Beleidsmatige en juridische voorstellen.....	5
B – (Infra)structurele en operationele/procedurele maatregelen.....	8
5. Bijlagen.....	11

Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord

Secretariaat: xxxxxxxx

~~xxxxxx~~ Hoofddorp

e-mail: [xx@xxxxxxxx.nl](mailto:xx@xxxxxxxx.nl)

## 1. INLEIDING

### *Introductie*

Het kabinet wil toetsen of het Schipholbeleid, zoals dat is vastgelegd in de Wet Luchtvaart en de beide uitvoeringsbesluiten en dat op 20 februari 2003 van kracht is geworden, in de praktijk effectief is en of wellicht verbeteringen mogelijk zijn. Door de Eerste Kamer is bovendien de zorg uitgesproken of de bescherming in de praktijk wel goed zou zijn. Deze zorg is verwoord in de motie Baarda. Dat wil zeggen dat achteraf wordt getoetst of de beoogde bescherming daadwerkelijk wordt geboden. Op basis van ervaringen met het stelsel kunnen betrokkenen daarom voorstellen doen voor verbetering van het beleid. Dit kan zowel gaan om verbeteringen in de uitvoering, binnen het huidig wettelijke kader, als om verbeteringen die een wetsaanpassing noodzakelijk maken. Dit document dient te worden beschouwd als de bijdrage van de Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord in dit evaluatieproces.

Andere belanghebbende partijen hebben in het kader van dit evaluatieproces eigen verbetervoorstellen ingediend. De BVHN wil haar steun hierbij uitspreken voor de verbetervoorstellen van het Platform Vlieghinder Regio Castricum ("Een Goede Buur"), Professor dr O.L.M. Bijvoet ("Aansprakelijk en Verantwoordelijk") en de gemeente Haarlemmermeer ("Nota van B&W d.d. 24 mei 2005"). In het bijzonder wil de BVHN het voorstel van Professor Bijvoet onderschrijven voor de oprichting van een onafhankelijk publiekrechtelijk bestuurslichaam (het "Luchtruimschap") en ondersteund door een "Kenniscentrum".

### *Indiener*

De Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord (BVHN) is opgericht in het voorjaar van 2004 en zij vertegenwoordigt een aantal buurt- en wijkverenigingen en stichtingen in Hoofddorp-Noord en Vijfhuizen (zie bijlage 1). Deze buurt- en wijkverenigingen vertegenwoordigen op hun beurt ongeveer 35.000 inwoners in Hoofddorp en Vijfhuizen. De BVHN heeft als doelstelling om namens haar leden zich in te zetten een aanzienlijke vermindering te bereiken van de overlast die de bewoners in Hoofddorp en Vijfhuizen ervaren door grondgeluid en stank (luchtverontreiniging) afkomstig van opstijgende en landende vliegtuigen van de Polderbaan. De BVHN probeert haar doelstelling te bereiken middels het doen van onderzoek, het verstrekken van voorlichting aan bewoners en andere geïnteresseerden, en door overleg met belanghebbenden zoals de Luchthaven Schiphol, de gemeente Haarlemmermeer, de Provincie Noord-Holland, de CROS, de ministeries van V&W en VROM en de Tweede Kamer. De BVHN is aangesloten bij het overleg Platform Vlieghinder Regio Castricum en neemt deel aan het periodieke overleg met de Luchthaven Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer.

### *Achtergrond*

In de besluitvorming die geleid heeft tot de aanleg van de Polderbaan is in het kader van de MER niet of nauwelijks rekening gehouden met grondgeluid. De reden die door de overheid hiervoor is gegeven is dat de bijdrage van grondgeluid in de totale geluidsproductie verwaarloosbaar zou zijn<sup>1</sup>. Het gevolg hiervan is geweest dat geen verdere aandacht is geschonken aan informatieverstrekking aan het publiek of het nemen van (grond)geluidsbeperkende maatregelen.

---

<sup>1</sup> Zie bijvoorbeeld de brief van de Staatssecretaris van V&W, kenmerk DGL04.00517 d.d. 22-03-2004

Echter, sinds de ingebruikname van de Polderbaan per 1 juli 2003 worden de inwoners van Hoofddorp en Vijfhuizen geconfronteerd met ernstige geluidsoverlast van met name startende vliegtuigen. Deze overlast wordt ervaren als uiterst doordringend en hinderlijk vooral vanwege het laagfrequente karakter van het geluid. Daarnaast is sprake van geluidsoverlast ontstaan door het landen en taxiën van vliegtuigen en van aanzienlijke stankoverlast en luchtverontreiniging.

De ervaren hinder komt ondermeer tot uitdrukking in het aantal aan grondgeluid gerelateerde klachten. Zo is voor Hoofddorp sinds de ingebruikname van de Polderbaan sprake van een meer dan *veertigvoudige* stijging van het aantal klachten over grondgeluid dat is binnengekomen bij het Informatie- en Klachtenbureau (IKB) van de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS)<sup>2</sup>.

## 2. ACHTERGROND GRONDGELUID

Laagfrequent geluid is moeilijk te bestrijden. Het startgeluid van vliegtuigen veroorzaakt een hoge geluidsintensiteit vooral in de lage frequenties tussen 0 en ongeveer 600 Hz met pieken rond de 30 Hz. Vanwege de specifieke kenmerken van het menselijke gehoor worden deze lage frequenties in belangrijke mate waargenomen als trillingen en een laag, zeer intensief gebulder. Dit hindereffect wordt onvoldoende ondervangen in de gangbare dB(A) meet- en berekenmethodiek, waarbij geluid in de lage frequenties sterk wordt gedempt. De dB(C) methodiek geeft een beter beeld van de intensiteit van de hinder<sup>3</sup> bij lage frequenties en wordt door gerenommeerde experts aangeraden als voorkeurs meetmethodiek wanneer sprake is van laagfrequent geluid<sup>4</sup>.

Het laagfrequente geluid heeft ook de eigenschap om zich over grote afstanden, vrijwel zonder gedempt te worden, voort te planten. Het open landschap tussen de Polderbaan en Hoofddorp-Noord/Vijfhuizen vormt een bijna ideaal transmissiepad voor het geluid. Hierdoor dringt het de woonwijken binnen en wordt daarbij in geheel Hoofddorp door woningen en andere obstakels gereflecteerd en versterkt.

Ook wordt het hindereffect van grondgeluid versterkt bij een atmosferische inversie. Hiervan is sprake bij een relatief koude ondergrond met daarboven warmere luchtlagen. Hierdoor ontstaat refractie waarbij de geluidsgolf reflecteert tegen de warmere luchtlagen en zich versterkt voortplant. Van inversie is vaak 's nachts en in de vroege ochtend sprake, met als gevolg dat de overlast van startende vliegtuigen juist uitermate groot is gedurende deze dagdelen.

Trillingen en geluidsgolven laten zich zeer moeilijk dempen door muren van woningen, en kunnen zelfs hierdoor versterkt worden. Daarom is het van belang om de problematiek zo dicht mogelijk bij de bron aan te pakken. Woningisolatie lijkt om die reden geen afdoende oplossing.

De afgelopen decennia is op technologisch gebied veel verbetering bereikt voor wat betreft het reduceren van de totale geluidsproductie van vliegtuigmotoren. Helaas blijkt deze geluidsreductie zich vrijwel uitsluitend tot het hoogfrequente geluid te beperken. Het is

---

<sup>2</sup> Zie voor het klachtenoverzicht: CROS Nieuwsbrief 2-2003, CROS Nieuwsbrief 2-2004 en CROS persbericht d.d. 14-02-2005, jaarcijfers 2004.

<sup>3</sup> Bij 31 Hz wordt in de dB(A) methodiek het geluid gedempt met 40dB en bij 16 Hz zelfs met 60dB. Zie bijlage 2 voor een grafische toelichting op het verschil tussen dB(A) en dB(C).

<sup>4</sup> zie bijvoorbeeld Wyle Acoustics Group, Wyle report WR 01-21 d.d. september 2001.

daarom niet te verwachten dat toekomstige technische ontwikkelingen op dit gebied een oplossing voor het probleem van grondgeluid zullen bieden.

Oplossingsrichtingen moeten daarom gezocht worden in een combinatie van infrastructurele maatregelen (vooral demping bij de bron) én procedurele maatregelen zoals ondermeer een verbod op starten van de Polderbaan in de nacht en vroege ochtend. Deze oplossingen worden in dit verbetervoorstel toegelicht.

### **3. GEVOLGEN VAN DE VOORSTELLEN VOOR DE OMGEVING EN VERWACHTE EFFECTEN OP DE MAINPORT.**

Overlast door grondgeluid van de Polderbaan is uniek; zo ook de bestrijding ervan. In tegenstelling tot de hinder door overvliegende vliegtuigen, kan deze vorm van hinder worden bestreden zonder dat dit een verschuiving van de overlast naar andere locaties betekent. Met andere woorden, een effectieve bestrijding van grondgeluid van de Polderbaan zal leiden tot een *netto reductie* van hinder ervaren door tienduizenden bewoners. De BVHN verwacht dat de uitvoering van de voorstellen in dit document een aanzienlijke bijdrage zullen leveren aan de bestrijding van hinder door grondgeluid.

De BVHN onderkent het belang van een Mainport-strategie voor de nationale luchthaven van Nederland. Tegelijkertijd is zij ervan overtuigd dat de uitvoering van deze strategie op den duur alleen kan slagen als bij omwonenden voldoende vertrouwen bestaat dat hun belangen hierbij op een rechtvaardige manier worden meegewogen. Een kordaat optreden van de overheid en sector om hinder door met name grondgeluid te bestrijden, waarbij ook (korte termijn) offers van de sector zullen worden gevraagd, zal een bijdrage leveren om dit vertrouwen te herstellen en dus een brede ondersteuning van de Mainport-strategie waarborgen.

#### 4. VERBETERVOORSTELLEN

De verbetervoorstellen in dit document zijn omkaderd, en gebundeld als beleidsmatige en juridische maatregelen of technisch/operationele en procedurele maatregelen.

##### A. *Beleidsmatige en juridische voorstellen*

Ingevolge artikel 8.17, lid 1, van de Wet Luchtvaart, dient het Luchthavenverkeerbesluit regels te bevatten omtrent het luchthavenvliegverkeer voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op onder meer de geluidsbelasting. De grenswaarden die in het Luchthavenverkeerbesluit zijn opgenomen dienen hierbij om de geluidsbelasting op de omgeving voldoende te beperken. Wij zijn van mening dat, met het oog op de grote toename van de geluidsbelasting in onze regio, wijzigingen dan wel aanvullingen van de regels in het besluit dringend noodzakelijk zijn. Hierover gaan de volgende voorstellen.

##### A.1

In de afgelopen twee jaar is ons gebleken dat in Nederland onvoldoende kennis bestaat op bestuurlijk niveau over het fenomeen grondgeluid en dat een definitie van grondgeluid ontbreekt in de wetgeving. Hierdoor is het mogelijk geweest dat overlast door grondgeluid lange tijd is genegeerd en herhaaldelijk tot spraakverwarring of onduidelijkheid heeft geleid. Als gevolg hiervan is de aanpak van deze hindervorm onnodig vertraagd.

A.1 De overheid dient onderzoek te doen naar grondgeluid afkomstig van luchthaven(vlieg)-verkeer en dient een heldere definitie hiervan in het Luchthavenverkeerbesluit op te nemen.

##### A.2

In het Luchthavenverkeerbesluit worden als geluidsbelastingsindicatoren gebruikt  $L_{den}$  en  $L_{night}$ . In artikel 4.2.3. wordt gesteld dat de geluidsbelasting wordt bepaald overeenkomstig de definitie van deze begrippen in Bijlage 1 van de (Europese) Richtlijn inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai. Nu spelen bij deze berekeningsmethoden voor beide bovengenoemde indicatoren de lage frequenties van het geluid nauwelijks een rol, waardoor bij geluiden waar de lagefrequentiecomponent aanzienlijk is, zoals grondgeluid, een sterk vertekend beeld ontstaat en de overlast wordt onderschat. Voor dergelijke situaties wordt in Bijlage 1 van de richtlijn geadviseerd speciale geluidsbelastingsindicatoren en bijbehorende grenswaarden te gebruiken. Hierbij wordt met name de situatie genoemd waarin de lagefrequentiecomponent van het lawaai sterk is.<sup>5</sup> Bij het grondgeluid dat voor grote overlast zorgt in Hoofddorp en Vijfhuizen is hiervan sprake.

A.2 Gelet op de unieke karakteristiek van het grondgeluid en de enorme overlast achten wij daarom, overeenkomstig de aanbeveling onder 3 van Bijlage 1 van de richtlijn, het opnemen van aanvullende geluidsbelastingsindicatoren in het Luchthavenverkeerbesluit noodzakelijk.

##### A.3

Bij de bepaling van de geluidsbelasting is, gezien de geconstateerde enorme overlast in onze regio, klaarblijkelijk van een onjuiste berekeningsmethodiek, in elk geval voor waar het de geluidsbelasting van startende vliegtuigen betreft, gebruik gemaakt. Omdat het gebied

<sup>5</sup> Ook in een rapport van de Gezondheidsraad van 22 juli 2004, dat werd geschreven naar aanleiding van een verzoek hiertoe van het ministerie van VROM, wordt voorgesteld bij geluidsoverlast met een aanzienlijke laagfrequente component de geluidsbelastingindicatoren aan te passen.

waar nu geluidsoverlast geconstateerd wordt zich geheel buiten de berekende geluidsbelastingscontouren<sup>6</sup> bevindt, is de gehanteerde methodiek onjuist en is aanpassing noodzakelijk.

A.3 De bestaande geluidscontouren dienen te worden aangepast aan de op basis van voorstel A.2 gecorrigeerde  $L_{den}$  en  $L_{night}$  normen.

### A.4

In paragraaf 7.9 van de Wet Milieubeheer is na het nemen van een MER-plichtig besluit sprake van een evaluatieplicht voor het bevoegd gezag. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar de werkelijke effecten voor het milieu van de activiteit. Indien blijkt dat de gevolgen voor het milieu nadeliger zijn dan bij het nemen van het besluit werd verwacht, neemt het bevoegde bestuursorgaan maatregelen om ongewenste effecten tegen te gaan. Helaas is deze verplichting buiten toepassing verklaard voor het MER Schiphol 2003 en de beide luchthavenbesluiten. Wij zijn van mening dat juist bij een complexe materie zoals die van de geluidshinder bij vliegtuiglawaai en de belasting van het leefmilieu vanwege de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals kerosine en roetdeeltjes, een verplichting tot (periodiek) onderzoek door het bevoegde gezag naar de werkelijke effecten van de activiteit moet worden opgenomen.

Deze evaluatieplicht dient los te worden gezien van de huidige algehele evaluatie van het Schipholbeleid en zou dan ook bijvoorbeeld slechts regionale overlast kunnen betreffen. Het aantal door het IKB ontvangen klachten per regio zal hierbij een duidelijke indicatie moeten opleveren voor een afwijking van de voorspelde hoeveelheid geluidsbelasting en aanleiding moeten zijn tot nader onderzoek.

A.4 De overheid dient conform paragraaf 7.9 van de Wet Milieubeheer op periodieke basis de milieueffecten van het Schipholbeleid te toetsen. Toekomstige MERs betreffende het luchtvaartbeleid dienen hiermee rekening te houden en waar nodig dienen op dit punt de beide luchthavenbesluiten te worden aangepast.

### A.5

Mede op basis van eigen beleving en uit onderzoeksresultaten<sup>7</sup> constateert de BVHN dat het hindercomponent van grondgeluid in de totale geluidsproductie van vliegtuigen, vooral voor omwonenden in de omgeving van de Polderbaan, door de overheid en de luchtvaartsector ernstig is onderschat. Wij maken ons zorgen dat als gevolg hiervan ook te weinig aandacht is geweest voor de (lange termijn) gezondheidseffecten van blootstelling aan de lage frequenties die grondgeluid kenmerken. In ieder geval is dit aspect door de overheid onvoldoende onderzocht aangezien de (naar nu blijkt onjuiste) conclusie was getrokken dat

---

<sup>6</sup> In artikel 4.2.3 van het Luchthavenverkeerbesluit wordt gesteld dat de geluidsbelasting en daarmee de geluidsbelastingcontouren worden bepaald overeenkomstig het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), nlr-cr-2001-372, ook toegevoegd als bijlage bij het Milieueffectrapport Schiphol 2003. De inhoud van dat rapport is van groot belang bij het vaststellen van de grenswaarden. Het rapport beschrijft hoe de geluidsbelasting moet worden bepaald. In het artikelsgewijze deel van de Nota van Toelichting bij het Luchthavenverkeerbesluit wordt de verwijzing in het artikel naar dit rapport statisch genoemd. D.w.z. dat de inhoud van het rapport bepalend is voor het vaststellen van de grenswaarden en niet meer wijzigt. Slechts wanneer het NLR andere standaarden ontwikkelt, worden deze vastgelegd in een nieuw rapport. Als het bevoegde gezag daarna van mening is dat de grenswaarde aan de nieuwe standaarden moet worden aangepast, zal een procedure tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit worden gestart waarbij wordt verwezen naar het nieuwe rapport en de oude verwijzing vervalt. Dit is voor deze problematiek onvoldoende.

<sup>7</sup> Luchthaven Schiphol: NLR/ onderzoek naar grondgeluid fase 2 en voorlopige conclusie onderzoek fase 3 door NLR/TNO en Wyle

het effect van grondgeluid te verwaarlozen zou zijn. De zorgplicht van de overheid gebiedt dat nu ernstige hinder door grondgeluid is aangetoond, de gezondheidseffecten hiervan ook worden onderzocht.

A.5 De overheid dient een uitgebreid volksgezondheidsonderzoek in de omgeving van de Luchthaven Schiphol te laten verrichten waarin naast de effecten van de toegenomen luchtverontreiniging (waaronder zogenaamde 'fijn stof') en stankoverlast op de gezondheid van omwonenden, ook de (lange termijn) gezondheidseffecten van grondgeluid worden betrokken.

#### A.6

Er bestaat een belangrijke discrepantie tussen officiële publicaties en de voorlichting die de overheid en/of de Luchthaven Schiphol heeft verstrekt met betrekking tot de te verwachten (geluids)overlast voor Hoofddorp-Noord en Vijfhuizen voordat de Polderbaan in gebruik is genomen en de daadwerkelijk ervaren hinder na de ingebruikname. Deze misrekening door de overheid wordt inmiddels algemeen erkend en door diverse bewindslieden onomwonden toegegeven<sup>8</sup>. Bewoners die vóór de volledige ingebruikname van de Polderbaan een huis hebben gekocht in Hoofddorp-Noord of Vijfhuizen hebben zich bij die koop ondermeer laten leiden door die onjuiste of onvolledige publicaties en informatie van de overheid en/of de Luchthaven Schiphol. Naast de negatieve effecten op het woongenot die bijna dagelijks worden ervaren heeft de veel groter dan verwachte hinder ook een significante waardedaling van het onroerend goed tot gevolg gehad. Het is onredelijk de huiseigenaren die mede op basis van onjuiste of onvolledige uitspraken van de overheid besloten hebben een huis te kopen deze schade te laten dragen. De overheid dient haar verantwoordelijkheid te nemen en alle schade te vergoeden die optreedt of reeds opgetreden is tengevolge van voornoemde ingebruikname. Teneinde deze schade te kunnen vaststellen en uitgekeerd te krijgen is het van eminent belang dat de overheid en/of de Luchthaven Schiphol schriftelijk aangeven:

- Dat alle schade vergoed zal worden, waaronder in ieder geval begrepen vermogensschade ten gevolge van waardedaling van vastgoed, investeringen om gezondheidsrisico's voor de bewoners te verminderen en kosten om de toegenomen vervuiling te bestrijden;
- Dat kosten van herstel van vastgoed dat door trillingen is gaan scheuren of verzakken vergoed zullen worden, en/of de kosten die nodig zijn om genoemde problemen te vermijden;
- Tot welke instanties de bewoners zich kunnen wenden voor voornoemde vergoedingen;
- Dat zij bij de betreffende instanties zullen erkennen dat ze aansprakelijkheid aanvaarden voor de schade;
- Dat de schadevergoedingen van toepassing zullen zijn voor een ieder die schade leidt ten gevolge van, en reeds eigenaar of bewoner was voor, volledige ingebruikname van de Polderbaan. Deze schadebepalende datum dient te worden vastgesteld op of omstreeks 1 november 2003.

A.6 De overheid dient gedupeerden niet alleen volledige schadeloosstelling te garanderen, maar er ook zorg voor te dragen dat vaststelling en vergoeding op een soepele en ruimhartige wijze plaats zal vinden.

<sup>8</sup> Staatssecretaris Van Geel van VROM naar aanleiding van een bezoek aan Hoofddorp-Noord in maart 2005: "Grondlawaai is een onderschat probleem" (De Telegraaf, 7 maart 2005)



#### A.7

Op dit moment wordt onder leiding van de Luchthaven Schiphol onderzoek gedaan naar mogelijke (infra)structurele en procedurele maatregelen om de hinder van grondgeluid aanzienlijk te verminderen. De verwachting is dat dit onderzoek voor het eind van 2005 zal zijn afgerond. Voor de uitvoering van de gekozen maatregelen zal een budget beschikbaar moeten worden gesteld en om vertraging in de uitvoering van de gekozen maatregelen te voorkomen dient de overheid nu reeds deze middelen te reserveren.

A.7 De overheid moet nu reeds noodzakelijke middelen reserveren om eventueel te nemen (infra)structurele en bestuurlijke maatregelen ter vermindering van de hinder door grondgeluid zonder oponthoud te kunnen uitvoeren.

#### *B. (Infra)structurele en operationele/procedurele maatregelen.*

In overleg tussen de Gemeente Haarlemmermeer, de Luchthaven Schiphol en de Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord is een onderzoek gestart naar de hinder die veroorzaakt wordt door grondgeluid van de Polderbaan. Dit onderzoek, dat tot doel heeft de oorzaken van de hinder vast te stellen en hinderreducerende maatregelen te analyseren, staat onder leiding van en wordt gefinancierd door de Luchthaven Schiphol.

In de eerste twee fasen van het onderzoek zijn metingen verricht en geanalyseerd waarbij de voorlopige conclusie is getrokken dat, naast geluid, mogelijk ook trillingen via de grond een belangrijke rol spelen in de ervaren hinder. De komende maanden worden deze voorlopige conclusies verder onderbouwd en wordt nader onderzoek verricht naar de effectiviteit van mogelijke maatregelen om de nadelige gevolgen van het grondgeluid te reduceren. U wordt verzocht de resultaten van dit onderzoek bij de evaluatie van het Schipholbeleid te betrekken.

##### *B.1 Geluidswal met begroeiing*

Een hoge geluidswal kan een bijdrage leveren aan een effectieve demping van grondgeluid. Deze dient wel van voldoende omvang te zijn en zo dicht mogelijk bij de bron geplaatst te worden. Als voorbeeld van een mogelijke walconstructie is in bijlage 3 een profielschets opgenomen. Op de wal wordt groenblijvende beplanting van diverse textuur aangebracht, om geluidsspreiding en -reductie te bereiken en de hierna omschreven luchtkwaliteit te bevorderen.

De naar de Polderbaan gerichte zijde van de wal kan uit schanskorven worden opgebouwd. Deze worden op dit moment in diverse varianten gebruikt voor afscheiding en geluidswering. Het effect van schanskorven is meervoudig. Het niveauverschil kan zo steil mogelijk uitgevoerd worden. De holle ruimten tussen de zwerfkeien functioneren absorberend, omdat het geluid zich niet rechtlijnig kan voortplanten en daardoor in warmte omgezet wordt. Het geluid wat resteert weerkaatst richting luchthaven of wordt verder gedempt door de beplanting. De onverbrande kerosinedampen en roetdeeltjes uit de vliegtuigmotoren die zich richting de woonwijken verplaatsen worden deels door deze groene buffer gefilterd.

B.1 Er moet een omvangrijke geluidswal worden aangelegd met een gefundeerde schanskorfwand aan de west- en zuidzijde van de Polderbaan, in combinatie met een grondrijk en bossage volgens de profielschets in bijlage 3.

### *B.2 Effect bosbegroeiing op de luchtkwaliteit*

Uit overwegingen van volksgezondheid is het wenselijk rondom start- en landingsbanen bosbegroeiing aan te leggen. Door emissie van verbrandingsmotoren komen deeltjes van kleiner dan 10 µm vrij (zogenaamde 'fijn stof'). Deze deeltjes zijn schadelijk voor de volksgezondheid omdat de deeltjes zich na inademing diep in de longen ophopen. Dit kan op den duur onder andere ademhalingsproblemen, kanker, hart- en vaatziekten veroorzaken.<sup>9</sup> Voor de met kleinere deeltjes verontreinigde lucht geldt: komt deze lucht in aanraking met bosbeplanting van voldoende volume, dan hechten deze deeltjes zich aan het loof van deze bossages. Na iedere regenbui spoelen de deeltjes af naar de bodem, waar ze door natuurlijke processen verdwijnen. De exploitatiekosten van bosbegroeiing zijn relatief laag<sup>10</sup>. In dit verband is het op zijn minst opmerkelijk te noemen dat, desondanks, de bij de aanleg van de Polderbaan geprojecteerde bosbegroeiing in het zogenaamd "Groen Carré" rondom de luchthaven om een voor ons onbekende reden niet is gerealiseerd.

B.2 Uit overwegingen van volksgezondheid moet het zogenaamde "Groen Carré" van bosbegroeiing worden voorzien.

### *B.3 Damwand*

In de tweede fase van het onderzoek<sup>11</sup> van de Luchthaven Schiphol zijn metingen verricht en geanalyseerd waarbij de voorlopige conclusie getrokken is dat, naast geluid, mogelijk ook trillingen via de grond een belangrijke rol spelen in de ervaren hinder.

B.3 Als uit het onderzoek van de Luchthaven Schiphol komt vast te staan dat een deel van de hinderervaring wordt veroorzaakt door de voortplanting van laagfrequente trillingen in de grond, dan dient een in de grond aangebrachte barrière ("damwand") van voldoende diepte langs de west- en zuidzijde van de baan aangelegd te worden om deze vorm van verspreiding effectief te bestrijden.

### *B.4 Anti-geluid*

Anti-geluid als mogelijke oplossing voor de hinder van grondgeluid lijkt in theorie interessante toepassingsmogelijkheden te bieden. Deze oplossingsvariant bevindt zich echter nog in een experimentele fase. De BVHN ondersteunt een diepgaand onderzoek naar deze oplossingsrichting maar verwacht niet dat door toepassing hiervan op korte termijn voldoende hinderbeperking kan worden bereikt. Het is voor de BVHN niet acceptabel om in afwachting van langdurig onderzoek naar anti-geluid de implementatie van andere reducerende maatregelen uit te stellen.

B.4 De overheid dient onderzoek naar anti-geluid, als mogelijke hinderbeperkende maatregel tegen laagfrequent geluid te stimuleren.

<sup>9</sup> "...de effecten van fijn stof doen in ernst niet onder voor die van verkeersongevallen, te veel eten en meeroken." (artikel "Fijn Venijn" in de NRC 18 juni 2005)

<sup>10</sup> Onderzoek heeft uitgewezen dat een luchtfilter van 4x4x12m per jaar 30.000 euro aan exploitatiekosten vergt terwijl één lindeboom met een stamdoorsnede van 30cm evenveel lucht zuivert.

<sup>11</sup> Onderzoek naar grondgeluid Polderbaan in opdracht en onder leiding van de Luchthaven Schiphol en onder technische supervisie van Wyle Laboratories d.d. september 2004-december 2005

### *B.5 Operationele en Procedurele maatregelen*

Naast het uitvoeren van genoemde (infra)structurele maatregelen zal voor een effectieve bestrijding van grondgeluid ook een serie aanpassingen van de taxi-, start- en landingsprocedures op de Polderbaan noodzakelijk zijn. Deze procedurele maatregelen zullen onvermijdelijk een zekere mate van capaciteitsverlies op de Polderbaan tot gevolg hebben.

B.5 De sector en de overheid accepteren dat voor een effectieve bestrijding van grondgeluid een zekere capaciteitsbegrenzing van de Polderbaan noodzakelijk zal zijn.

### *B.6 Milieueffecten en baangebruik*

In het huidige bestel is de Lucht Verkeersleiding Nederland (LVNL) onder andere verantwoordelijk voor het bepalen van het baangebruik op de Luchthaven Schiphol. Hierbij laat de LVNL zich voornamelijk leiden door overwegingen van veiligheid en efficiency. De milieueffecten (zoals verwachte geluidsoverlast of luchtverontreiniging) van een bepaald baangebruik worden in deze beslissing op dit moment kennelijk niet of in ieder geval onvoldoende zwaar meegewogen.

B.6(a) De LVNL dient opdracht te krijgen bij het bepalen van het baangebruik nadrukkelijk ook de milieueffecten van het gebruik zwaar mee te laten wegen.

De volgende (vlieg)procedurele maatregelen hebben een vermindering van de hinder van grondgeluid tot gevolg.

- Er moet een strenger nachtregime voor de Polderbaan worden ingevoerd. Behoudens in geval van nood mag tussen 23:00 en 08:00 de Polderbaan niet gebruikt worden voor starten of landen.
- Bij inzet van de Polderbaan moet zo veel mogelijk gebruik worden gemaakt van intersectie TO, ook bij startende vliegtuigen.
- Er mogen geen grote en lawaaige vliegtuigen opstijgen van en landen op de Polderbaan.
- Er moet een verbod komen op het gebruik van "reverse thrust" gedurende het nachtelijke regime op de Polderbaan.
- Bij starten van de Polderbaan mag uitsluitend gebruik worden gemaakt van een zogenaamde "rolling start".
- Er moet een maximum grondgeluid belasting per kwartaal worden vastgesteld voor de Polderbaan, bij bereiken waarvan geen verder gebruik zal worden gemaakt van de baan.
- Bij meteorologische luchtinversie wordt geen gebruik gemaakt van de Polderbaan.

B.6(b) De hierboven genoemde maatregelen moeten onverwijld worden ingevoerd en andere mogelijke (vlieg)procedurele aanpassingen die een vermindering van grondgeluid kunnen inhouden moeten worden onderzocht.

## 5. BIJLAGEN

### 1. Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord

Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord

Adres secretariaat - xxxxxx

xxxxxx Hoofddorp

[xxxxx@xxxxxxxx.nl](mailto:xxxxx@xxxxxxxx.nl)

Deelnemende wijkraden en buurtverenigingen/stichtingen:

- Bewonersvereniging Vrijschot
- Stichting Hoofddorp-Noord
- Stichting Wijkraad Bornholm
- Vereniging Dorp Vijfhuizen
- Wijkraad Overbos
- Wijkvereniging Pax
- Wijkvereniging Toolenburg

### 2. Verschil tussen dB(A) en dB(C) metingen<sup>12</sup>.

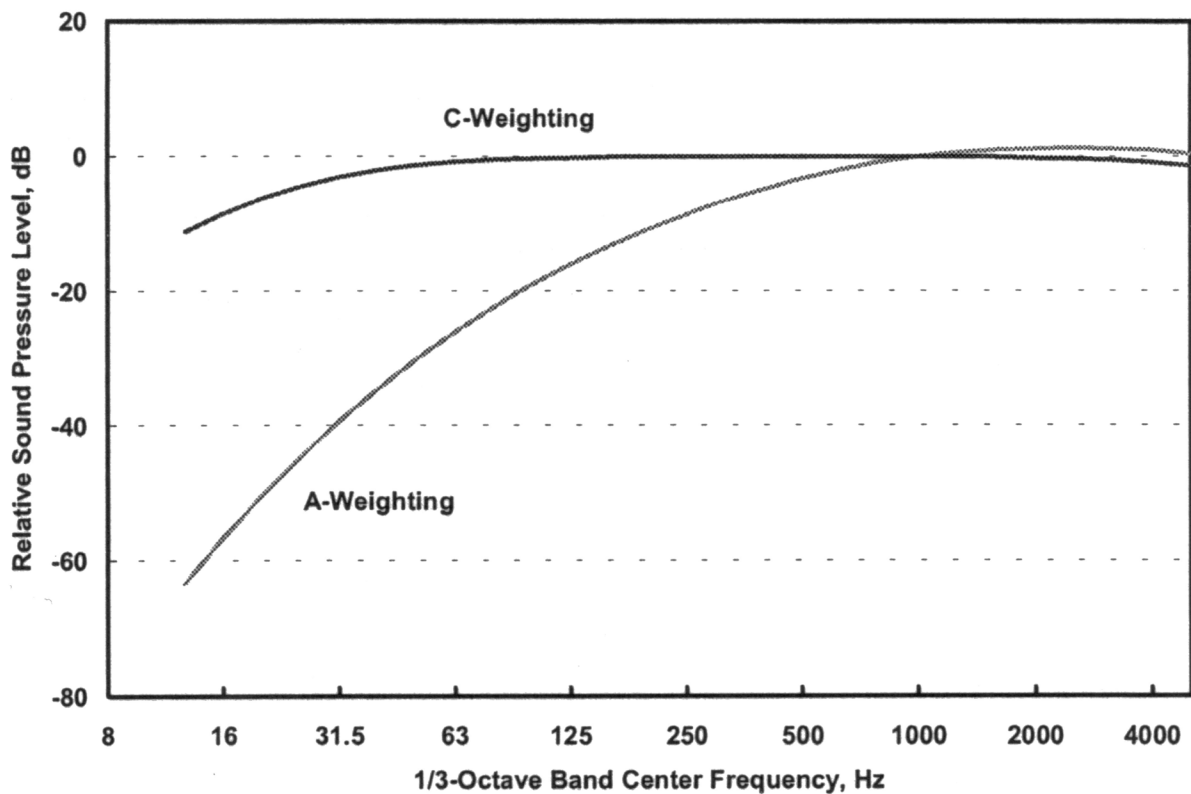
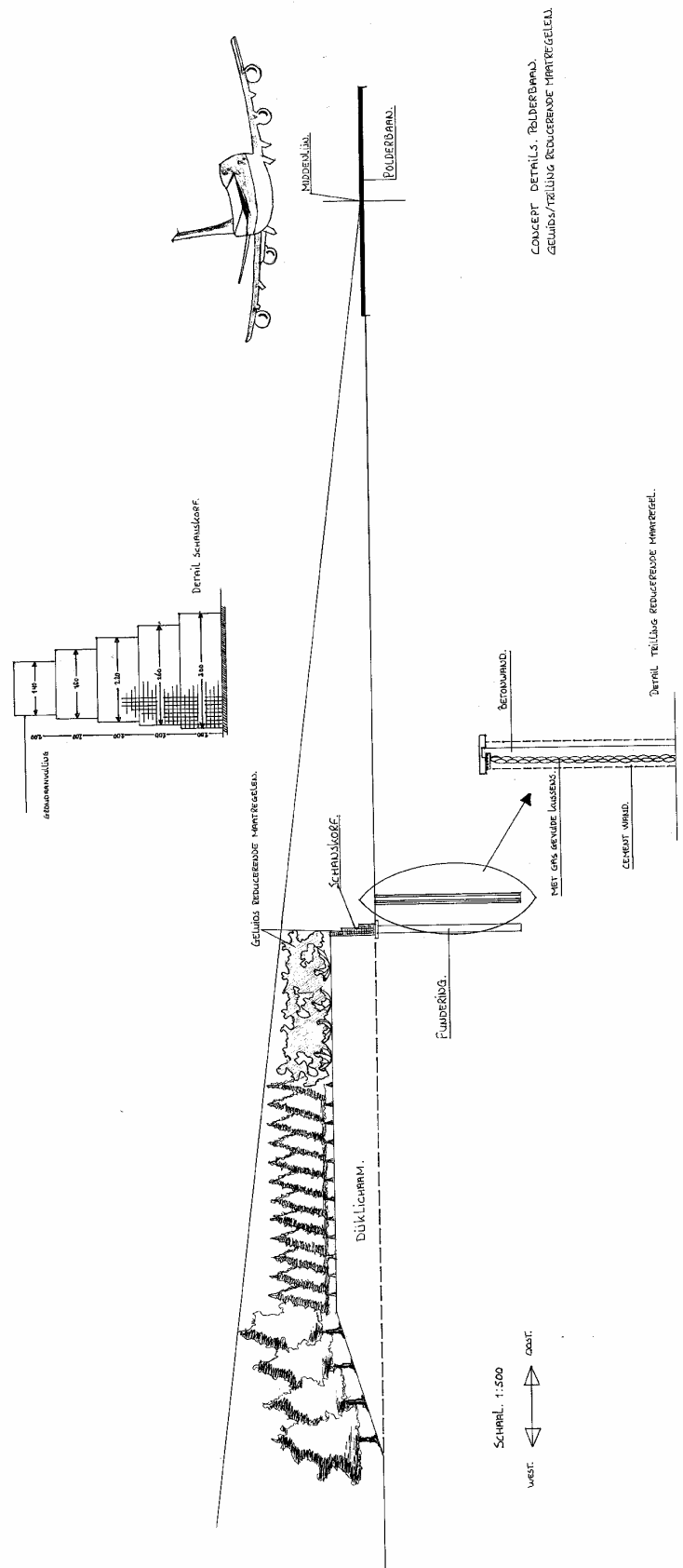


Figure 2-2. Comparison of A- and C-Weighting Networks

<sup>12</sup> Bron: Wyle Acoustics Group, Wyle report WR 01-21 d.d. september 2001

3. Profielschets geluidswal<sup>13</sup>



<sup>13</sup> Met dank aan Ing. Ton van Oostwaard



*DGL*

DBS 5531  
19 NOV 2004

Behandeling:  
 eindparaaf  
 advies  
*19/11*

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Hare Excellentie drs. K.M.H. Peijs  
 Postbus 20901  
 2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Vong nr. \_\_\_\_\_

Afdeling vervoer \_\_\_\_\_

contactpersoon xxxxxxxxxxxx  
 doorkiesnummer 963  
 onderwerp **evaluatie van de luchtvaartwet**  
 uw brief van \_\_\_\_\_  
 ons kenmerk **B04/4571/LOR**  
 datum **17 november 2004**  
 bijlage(n) \_\_\_\_\_

**DG LUCHTVAART**

SDI nr. *veel*

Datum **25 NOV 2004**

Ter behandeling aan:			Opbergen:
<i>DG</i>	<i>PDG</i>	<i>meijs</i>	

BESTUURSDIENST  
 GEMEENTE UITHOORN  
 Laan van Meerwijk 16  
 Postadres  
 Postbus 8  
 1420 AA Uithoorn  
 Telefoon  
 (0297)513 111  
 Fax  
 (0297) 513 222  
 Openbaar vervoer  
 Bereikbaar met  
 bus 170

www.uithoorn.nl  
 gemcentc@uithoorn.nl

Hooggeachte Mevrouw Peijs,

Binnenkort worden de Wet Luchtvaart en het daarop gebaseerde stelsel geëvalueerd wij willen u niet vermoeien met een lijvig dossier over de situatie in Uithoorn maar een eenvoudige boodschap uit onze gemeente meegeven.

Als buurgemeente kennen we de lusten en lasten van de luchthaven al vele jaren. Een zekere, rechtvaardige verdeling van de geluidsbelasting door vliegverkeer is daarbij te accepteren.

Het niet-nakomen van afspraken door de overheid en door Schiphol is dat niet. Sinds de ingebruikname van de Polderbaan in 2003 wordt het luchtverkeer op de Aalsmeerbaan afgewikkeld op een wijze die totaal niet strookt met die welke ons sinds 1995 (PKB) in het vooruitzicht is gesteld. Het huidige gebruiksscenario (bedacht door de luchtvaartsector en zonder meer overgenomen door toenmalig minister Netelenbos en vrijwel blindelings aanvaard door het parlement) voldoet niet aan het primaire criterium dat vliegen over stedelijke bebouwing zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Bovendien treedt in plaats van de beloofde significante afname van vliegverkeer boven onze gemeente juist een sterke toename van het vliegverkeer op. Beide aspecten zijn in flagrante tegenspraak met de duidelijke afspraken voor het 5-banenstelsel volgens de PKB 1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996.

Daarnaast wordt de lokale situatie nog eens aanzienlijk verergerd doordat de voor de Aalsmeerbaan toegepaste uitvliegroutes onvoldoende nauwkeurig worden gevlogen en daardoor extra overlast opleveren. Voor de standaarduitvliegroutes (SID's) naar het oosten (19L ARNEM/ANDIK) betreft dit een vanaf de ingebruikname intrinsiek ondeugdelijke route,, zoals inmiddels door alle belanghebbenden (bewoners van Uithoorn, de luchtvaartsector en de achtereenvolgende bewindspersonen van V&W) is erkend. In vakkringen staat de situatie formeel bekend als "knelpunt Uithoorn". In geval van parallel starten (in zuidelijke richting) blijkt recent dat ook de vluchten vanaf de Aalsmeerbaan naar het zuiden (19L LEKKO) veelvuldig over de bebouwing van Uithoorn en De Kwakel uitwaaiëren. Wij verwijzen u graag naar de dagelijks gepubliceerde radarplots op de website van CROS, waarop Uithoorn regelmatig niet meer te lokaliseren is.

Het buiten proporties en tegen beloften in toegenomen vliegverkeer, in combinatie met een plaatselijk inadequate routestructuur waardoor continu over bebouwing wordt gevlogen, zorgt

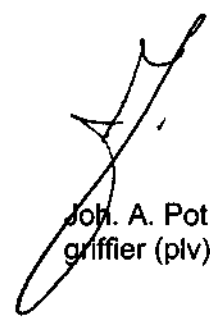
In de afgelopen jaren is ons onder meer in het kader van beroepsprocedures bij de Raad van State toegezegd dat het "knelpunt Uithoorn" een expliciet onderwerp zou vormen van de Evaluatie van wet en stelsel zoals die momenteel aan de orde is. Aan deze belofte en aan de afspraken welke in de PKB zijn vastgelegd willen wij u dringend herinneren. En in het bijzonder aan het in overeenstemming brengen van het actuele gebruik van de Aalsmeerbaan tot maximaal het niveau dat bij de besluitvorming over de aanleg van de Polderbaan daarvoor is vastgesteld.

De evaluatie van het luchtvaartbeleid is een geschikte gelegenheid om de ondeugdelijke uitvoering van beleid aan te passen en onze burgers te laten zien wat de betrouwbaarheidsfactor van hun overheid is.

Wij vertrouwen erop dat ten aanzien van deze evaluatie ook voor u geldt: wat beloofd is, is beloofd.

Hoogachtend,  
de gemeenteraad van Uithoorn.

  
mevrouw H. A. Groen  
Voorzitter

  
Joh. A. Pot  
griffier (plv)

c.c.: Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer der Staten Generaal  
Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten Generaal  
Commissie Regionaal Overleg Schiphol

contactpersoon XXXXXXXXXXXX  
 doorkiesnummer XXXXXXXXXXXX  
 onderwerp Evaluatie Schipholbeleid  
 uw brief van  
 ons kenmerk 05.004630  
 datum 28 juni 2005  
 bijlage(n)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
 Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
 T.a.v. mw. drs. M.H. Schultzvan Haegen  
 Postbus 20904  
 2500 EX DEN HAAG

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAAR</b>	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: 29 JUNI 2005	
Afdieningstermijn 27-07-2005	
Ter behandeling aan:	Opberger:
LH	

BESTUURSDIENST  
 GEMEENTE UITHOORN  
 Laan van Meerwijk 16  
 Postadres  
 Postbus 8  
 1420 AA Uithoorn  
 Telefoon  
 (0297)513 111  
 Fax  
 (0297) 513 222  
 Openbaar vervoer  
 Bereikbaar met  
 bus 170  
 www.uithoorn.nl  
 gemeente@uithoorn.nl

Geachte mevrouw Schultz van Haegen

De Schipholwet en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten, het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) beogen enerzijds ruimte te bieden voor ontwikkeling van de luchthaven Schiphol en anderzijds de omwonenden te beschermen tegen de nadelige effecten (geluidhinder, maar ook gezondheidsrisico's) hiervan. Conform de wetgeving onderzoekt u middels een evaluatie of de huidige regelgeving de beoogde bescherming biedt en of deze effectief is (zowel wat betreft de mogelijkheden voor de sector als voor beperking van de overlast). Ook gaat u na of verbeteringen mogelijk zijn, onder andere door middel van verbetervoorstellen die betrokkenen indienen. Hierbij geven wij u onze visie op de bescherming van de omwonenden. Ook presenteren wij onze verbetervoorstellen.

### Bescherming omwonenden

#### *Geluid*

In de evaluatie onderzoekt u onder andere of de nieuwe regelgeving gelijkwaardig is ten opzichte van de PKB Schiphol en omgeving (1995). Wij vinden dat uw uitleg van gelijkwaardigheid in het plan van aanpak te 'eng' is. De PKB beoogde, onder andere met punt "K" deze regio actief te beschermen. In de nieuwe regelgeving is echter een enorme groei van de geluidbelasting in onze regio mogelijk gemaakt. Ook is het handhavingspunt "K" uit de regelgeving verdwenen. Dat was nog wel een 'concrete beleidsbeslissing' in de PKB, waar wij en onze inwoners op meenden te kunnen vertrouwen.

Ook zien wij in het plan van aanpak niet terug hoe u de toezegging van toenmalig minister Netelenbos over het beperken van de geluidsoverlast bij de bebouwing van Aalsmeer gaat uitvoeren. Omdat woonbebouwing in De Kwakel en in de Legmeer hier direct achter liggen, hechten wij veel belang aan deze uitspraak. De toenmalige minister Netelenbos heeft het volgende toegezegd (TK 2001-2002, 27603 nr. 78): 'Door het grootste deel van het vliegverkeer af te wikkelen via de vijfde baan en de Kaagbaan worden de woongebieden in Aalsmeer zoveel mogelijk ontzien. Desondanks krijgt Aalsmeer meer belasting. De minister heeft de Commissie Geluidshinder Schiphol Nieuwe Stijl opdracht gegeven om te kijken of het mogelijk is om verbeteringen te realiseren bij Aalsmeer. Bij de evaluatie doet zij daar verdere uitspraken over'.

Wij zien hierover echter niets terug in het Plan van aanpak en hebben ook via de CROS niets vernomen.



Daarnaast maken wij uit het plan van aanpak op dat u de gelijkwaardigheid wilt bepalen op basis van de afgelopen twee jaar. In die periode is echter niet overal de maximale milieuruimte benut. Om de gelijkwaardigheid van deze regels daadwerkelijk te toetsen is het nodig dat de vergelijking wordt gemaakt met de maximaal toegestane milieubelasting. Dit zou moeten worden bepaald op basis van metingen, aanvullend op de berekeningen.

Daarnaast zijn wij van mening dat het huidige netwerk van handhavingspunten de woongebieden in de gehele Schipholregio onvoldoende beschermt. Uitbreiding van het netwerk, met handhavingspunten binnen en buiten de 35 KE-contour is gewenst. Daarnaast is het noodzakelijk om de berekeningen met meetgegevens te valideren. Ook is herstel van de indicatieve contouren noodzakelijk voor adequate bescherming van de gebieden binnen en buiten de 35-KE contour. Deze maatregelen zijn nodig om het vertrouwen in de regelgeving, de handhaving en de naleving ervan te vergroten. Dat is noodzakelijk voor vergroting van het draagvlak voor de mainportontwikkeling.

- *Verbetervoorstel 1:* Voer "Punt "K" (met de destijds toegestane geluidsruimte) en uit de PKB opnieuw in als handhavingspunt;
- *Verbetervoorstel 2:* Voer het door toenmalig Minister Netelenbos toegezegde nader onderzoek voor verbetering rond Aalsmeer alsnog uit;
- *Verbetervoorstel 3:* Toets de gelijkwaardigheid van de nieuwe regels met de maximale milieubelasting.
- *Verbetervoorstel 4:* Zorg voor uitbreiding van het netwerk van handhavingspunten, binnen en buiten de 35 Ke contour en maak hierbij ook gebruik van meetpunten, zoals toegezegd.

### **Gezondheid**

Wij hebben kennis genomen van de resultaten van het recente slaapverstoringsonderzoek van RIVM/ TNO. Uit dit onderzoek blijkt dat slaapverstoring in een veel groter gebied plaatsvindt dan aanvankelijk was verondersteld bij het formuleren van het Schipholbeleid. Een groot deel van de slaapverstoring vindt plaats van 6.00 tot 7.00 uur. Wij zijn dan ook van mening dat de nachtperiode verlengd moet worden tot 7.00 uur.

Daarnaast vinden wij het van belang dat op korte termijn een duidelijk beleid voor (groeps)risico wordt vastgelegd, waarbij wordt vastgehouden aan de reeds bestaande normen. Eventuele overschrijdingen hiervan mogen niet op de omwonenden in de regio worden afgewenteld.

Luchtkwaliteit, met name langs wegen, vormt een steeds belangrijker knelpunt in Nederland. Het toenemende verkeer leidt tot meer doden ten gevolge van luchtverontreiniging. Ook zien overheden zich geconfronteerd met een beperking van bouwmogelijkheden nabij wegen en van mogelijkheden om bestaande wegen uit te breiden.

Daarnaast blijkt uit onderzoek door het RIVM (gepubliceerd in 2005, gegevens uit 2002) dat 35% van de bevolking in de Schipholregio aangeeft bezorgd te zijn over het optreden van gezondheidsklachten door luchtverontreiniging.

- *Verbetervoorstel 5:* Verleng het nachtregime tot 7.00 uur;
- *Verbetervoorstel 6:* Maak helder, eenduidig beleid over (groeps)risico, waarbij u de bestaande normen handhaaft, zonder afwenteling op de regio;
- *Verbetervoorstel 7:* Wij doen een dringend beroep op u om bij besluitvorming rond eventuele uitbreidingen van de Luchthaven Schiphol de consequenties van de verkeersaantrekkende werking in al zijn facetten mee te wegen.
- *Verbetervoorstel 8:* Maak beter duidelijk welke onderzoeken nog gepland zijn en welke resultaten reeds bekend zijn.

## Effectiviteit beperking van de overlast

De beperking van de overlast is tot nu toe niet effectief. Zoals u weet is in onze regio het aantal (toegestane) vluchten drastisch toegenomen. Daarmee is ook de overlast toegenomen. Een aantal inwoners van Uithoorn heeft zelfs gemeend een platform tegen die overlast te moeten oprichten (het Platform Overlast Schiphol Uithoorn). Het platform heeft inmiddels bijna 1700 sympathisanten.

Ook de problematiek van het "knelpunt Uithoorn" wordt door de toenemende aantallen vluchten steeds nijpender. Deze route kan door veel vliegtuigen niet nauwkeurig worden gevlogen, vanwege de scherpe bocht. Vliegtuigen die 'de bocht niet halen' blijven meestal wel binnen het tolerantiegebied, maar vliegen wél laag over een woonwijk, en veroorzaken hiermee veel overlast. Daarnaast heeft de algehele toename van het aantal vluchten overal in onze gemeente voor meer overlast gezorgd. Van een effectieve overlastbeperking is hier dus geen sprake. Het beperken van het aantal vluchten over onze woonbebouwing is voor ons dan ook een vereiste. Daarnaast zijn er een aantal andere maatregelen mogelijk die de overlast voor omwonenden kunnen beperken. Zo zouden met de toegenomen geluidbelasting ook de isolatie mogelijkheden moeten worden verbreed.

De sector heeft ook een verantwoordelijkheid voor hinderbeperking, die wettelijk verankerd dient te worden. Wij stellen voor dat de sector een meerjarenprogramma voor de hinderbeperking opstelt, waar een orgaan als de CROS op de uitvoering toeziet. Zo kunnen de experts aangeven welke maatregelen op het gebied van vliegtechnologie, routewijzigingen en dergelijke op korte en lange termijn worden toegepast.

Bovendien is het noodzakelijk om meer inzicht te hebben in hinderbeleving en de dosis-effectrelatie om daadwerkelijk effectief hinder te kunnen beperken. Hiernaar dient meer onderzoek te worden gedaan.

Goede communicatie is voor hinderbeperking van groot belang. Daarbij is het vooral belangrijk dat omwonenden een goed beeld hebben van wat ze kunnen verwachten, zowel op korte termijn (wordt het vandaag een herriedag of niet?) als op middellange termijn (hoeveel geluid/vluchten kan ik deze maand/ dit jaar nog verwachten) als op de lange termijn (mag het aantal vluchten boven mijn wijk nog verder toenemen of niet?). Binnen de CROS wordt gewerkt aan voorstellen op dit gebied. Als rijksoverheid heeft u de taak om duidelijkheid te verschaffen over de keuzes die u maakt en de consequenties ervan. Met de dubbeldoelstelling is bij omwonenden de verwachting gewekt dat er minder overlast zou zijn, terwijl er in onze regio juist meer wordt gevlogen. Dit is niet uit te leggen.

- *Verbetervoorstel 9:* Beperk het aantal vluchten dat vanaf en naar de Aalsmeerbaan start en landt;
- *Verbetervoorstel 10:* Zware vliegtuigen dienen het "knelpunt Uithoorn" te mijden;
- *Verbetervoorstel 11:* Biedt mogelijkheden/ subsidie voor (bij)isolatie;
- *Verbetervoorstel 12:* Leg de sector de verplichting op een meerjarenprogramma te maken en uit te voeren, waarin zij aangeven hoe en wanneer ze maatregelen treffen ter beperking van hinder;
- *Verbetervoorstel 13:* Voer nader onderzoek uit naar hinderbeleving en de dosis-effectrelatie om werkelijk effectief hinder te kunnen bestrijden.
- *Verbetervoorstel 14:* Ondersteun de CROS bij het zoeken naar en straks uitvoeren van hinderbeperkende communicatiemiddelen;
- *Verbetervoorstel 15:* maak bewoners duidelijk welke keuzes u omtrent de mainportontwikkeling van Schiphol maakt en welke (economische, milieu en gezondheids) gevolgen dit heeft.

## Ruimtelijke beperkingen

Tenslotte vragen wij uw aandacht voor de uitvoeringspraktijk van de ruimtelijke beperkingen die uit het LIB voortkomen. De beperkingen die hier worden opgelegd, blijken niet altijd eenduidig uitlegbaar. (Bijvoorbeeld de 'open gat regeling', de term 'geluidgevoelige bestemmingen'

enzovoorts). Deze onduidelijkheid kan leiden tot ernstige vertraging bij bouwontwikkelingen in onze regio en tot discussies met de VROM-inspectie.

Daarnaast moet ook voor lichtbouwvergunningplichtige werken als dakkapellen een verklaring van geen bezwaar worden aangevraagd. Naar onze mening gaat dat voorbij aan het doel van de regels en is het een onnodige belasting voor zowel gemeenten als inspectie en een vervelende vertraging voor de betrokken omwonenden.


- *Verbetervoorstel 16*: Wij stellen voor dat:
  - er heldere circulaire komen ten behoeve van de beoordeling van bouwinitiatieven;
  - er doelgericht in plaats van normgericht wordt omgegaan met grenzen aan geluid en veiligheid;
  - er een vergaande mandatering naar de VROM-inspectie plaatsvindt, zodat er snel beslissingen genomen kunnen worden op ontheffingsverzoeken.
- *Verbetervoorstel 17*: Geef een algemene verklaring van geen bezwaar af voor lichtbouwvergunningplichtige bouwwerken.

Wij hopen dat we met onze reactie een zinvolle bijdrage aan de evaluatie van het Schipholbeleid hebben gegeven en kijken met belangstelling uit naar uw reactie.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Uithoorn,  
de secretaris, de burgemeester,



(mr. G. Roodhart)



(mevr. H.J. Groen)

c.c.: CROS

## **V00081 AMSTELVEEN**□□□

Terwille van het terugdringen van verstoringen van de nachtrust stel ik voor om de Buitenveldertbaan niet voor 07.00 uur als aanvliegeroute te gebruiken, alsook de zware vliegtuigen niet van deze baan gebruik te laten maken.

\ "s nachts en \ "s morgens wordt ik regelmatig wakker van vliegtuiglawaai invliegend over de Buitenveldertbaan.

Het komt regelmatig voor dat de baan voor 06.00 uur reeds wordt gebruikt als invliegroute voor landend vliegverkeer.

De hinder en de milieubelasting van de buitenveldertbaan zijn regelmatig boven het toelaatbare niveau; een stricte handhaving van beperkingen zal de milieubelasting en hinder ten goede kunnen komen.

Uit te voeren door:

- Algemene beperking van het gebruik voor het zware vliegverkeer: alleen geluidsarme toestellen toestaan,
- Beperking van het gebruik gedurende de nacht en aanvangstijd van gebruik \ "s morgens niet voor 7 uur toestaan.

### Inleiding

De discussie rond Schiphol hangt voortdurend op het niet maken van een fundamentele keuze. Nederland wil èn een luchthaven van formaat èn een Groen Hart èn ruimte voor woningen. Elk kind kan je vertellen: dat kan niet. De praktijk laat de onmogelijkheid schrijnend zien. Ondanks alle administratie, of juist dankzij alle administratie glippen meer en meer woningen toch het geluid in. De luchthaven moet toch weer groeien om te overleven en sluit op die manier zelf ook weer meer gehinderden in. Het gevecht is niet alleen tussen bewoners en luchthaven. Er zijn zoveel partijen met belangen, dat het met Schiphol eigenlijk nooit helemaal echt goed kan komen. Het geloof in een politieke oplossing is wankel en de kloof tussen economie en leefruimte wordt door de discussie alleen maar groter. Het enige dat nog kan helpen is een radicale keuze.

Een echte oplossing ligt in een duurzame scheiding tussen bron en ontvanger van overlast. De ene optie is het verplaatsen van de economie, bijvoorbeeld door het afschaffen van luchtvaart in Nederland of verplaatsen van de luchtvaart naar plekken met meer ruimte. De andere optie is het verplaatsen van degenen die hinder ondervinden van de luchthaven; een ruilverkaveling nieuwe stijl, die de omgeving een impuls geeft en Nederland voor lange tijd van het grootste probleem afhelpt.

De eerste optie is niet wenselijk. De laatste optie zou veel beter bestudeerd moeten worden langs de lijnen van de ruimtelijke mogelijkheden en de financiële implicaties. Een eerste schets...

### Stap 1 Vlieg op!

Functionele zonerings op basis van geluidhinder. We trekken een definitieve geluidscontour, bijvoorbeeld de huidige. Deze contour wordt een Ringweg. Binnenin de Ringweg ruimen we op. Alle woningen gaan eruit. Alle gevoelige functies gaan er uit. Alleen ongevoelige functies, zoals Showbiz City, kassen en industrie mogen blijven.

De gevoelige functies krijgen een nieuwe plek buiten de ringweg. Daar ontstaan groene linten waarin de functies gemengd zijn opgenomen. Dit soort linten horen tot de meest gewaardeerde woon- en werkmilieus van Nederland, bijvoorbeeld de Vechtstreek.

De Ringweg wordt per wet vastgelegd voor de eeuwigheid. Dit is de grens.

### Stap 2 Soundscape

Als Schiphol wil groeien, moet het geluid absorberen binnen de huidige contouren. Daarvoor zijn verschillende mogelijkheden.

- Gebouwen absorberen geluid. Deuren en daken van verlaten woningen moeten eraf, zodat het geluid in de woningen ingevangen wordt.
- Geluidwallen absorberen geluid. Niet alleen aan de Ringweg, maar door het hele gebied moet het landschap geplooid worden tot een 'eierdoos' die het galmende geluid bedwingt.
- Windmolens verstrooien geluid. Het aanleggen van een gigantisch windpark dat boven de bossen uittorent levert nieuwe winsten voor geluid op. Schiphol wordt producent van schone energie.
- Bepanting absorbeert geluid. Schiphol wordt een van de grootste natuurbeheerders. Het aanplanten van dekens mos en bos wordt een van de kerntaken van luchthaven.

### Stap 3 Groeiend Landschap

Op die manier groeit het landschap naar Schiphol toe. En Schiphol kan nog dertig jaar blijven groeien.

Hoe komen we aan voldoende materiaal om de plooiën in het landschap te maken? Waar vinden we een duurzame materialenbron zijn, die door de tijd groeit, zodat ook in de toekomst de luchthaven door kan groeien? Schiphol wordt de grootste afvalinzamelaar van Europa. Met het afval, natuurlijk

gescheiden aangeleverd, bouwt Schiphol de eierdoos. Elke top van de eierdoos kan op een andere manier worden ingevuld.

- Recreatieheuvels afhankelijk van het soort afval: golfen (GFT), skaten (Bouwafval), militaire oefeningen (KCA).
- Ruimte-observatieheuvel, want het is 's nachts echt donker
- Hinderactiviteitenheuvels: raceparcours, kleiduiven schieten, optredens van Björn Again
- Showbiz City (in de grotten onder de afvalheuvels)

Schiphol City Renaissance is de hergeboorte van de luchthaven. Niet een vastgoedhongerige congestiemachine in een beknellend keurslijf van geluidscontouren, maar een vitaal, geïntegreerd geluidslandschap.

X XXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXX XX ROTTERDAM



**CREATIEF EN FLEXIBEL**  
**VOORSTEL EVALUATIE SCHIPHOLBELEID**  
voor de ministeries V&W en VROM  
datum 29\_06\_2005





## EFFECTIEF EN FLEXIBEL

Versie: 1.0, 20050629

Inhoud: ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

Ref.no: [ F-EVAL-R-01 ]

Dit document is aangeboden aan de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM).





## **SAMENVATTING**

In het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid zijn drie concrete verbetervoorstellen beschreven waarbij een effectieve bescherming van omwonenden en flexibiliteit voor de luchtvaartsector centraal staan.

De drie voorstellen - het verbeteren van het model voor geluidberekening, het handhaven op woningen in plaats van handhavingspunten, en het gebruik van historische gegevens voor normstelling - staan los van elkaar en kunnen zowel afzonderlijk als gecombineerd of in combinatie met andere voorstellen worden gerealiseerd.



# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> . . . . .	<b>5</b>
1.1	Huidige geluidstelsel . . . . .	5
1.2	Tekortkomingen van het huidige stelsel . . . . .	6
1.3	Uitgangspunten . . . . .	7
1.4	Voorstellen . . . . .	7
1.5	Afbakening . . . . .	8
1.6	Begrippenlijst . . . . .	9
<b>2</b>	<b>Verbeteren geluidberekening</b> . . . . .	<b>11</b>
2.1	Voorstel . . . . .	11
2.2	Voordelen . . . . .	13
2.3	Effecten . . . . .	13
2.4	Invoering . . . . .	13
<b>3</b>	<b>Handhaven op maximum aantal woningen</b> . . . . .	<b>14</b>
3.1	Voorstel . . . . .	14
3.2	Voordelen . . . . .	15
3.3	Effecten . . . . .	15
3.4	Invoering . . . . .	15
<b>4</b>	<b>Normstelling op basis van historische gegevens</b> . . . . .	<b>16</b>
4.1	Voorstel . . . . .	16
4.2	Voordelen . . . . .	17
4.3	Effecten . . . . .	17
4.4	Invoering . . . . .	17



**5 Over de auteurs. . . . . 18**



# 1\_ INLEIDING

De evaluatie van het Schipholbeleid heeft tot doel het huidige Schipholbeleid te beoordelen. Daarnaast wordt gekeken naar verbeteringen van het huidige beleid. Dit rapport presenteert drie verbetervoorstellen met betrekking tot het huidige beleid.

Deze verbetervoorstellen vinden hun motief in de ervaring die over de afgelopen jaren is opgedaan in het werken met het huidige geluidstelsel. De auteurs zijn van mening dat deze voorstellen zowel voor omwonenden als voor de luchtvaartsector verbeteringen opleveren.

In de verbetervoorstellen is rekening gehouden met bescherming van de omwonenden tegen geluidsoverlast en de mogelijkheid voor de luchtvaartsector om zich binnen de milieugrenzen te ontwikkelen. Tevens zijn een aantal tekortkomingen uit het huidige systeem als input meegenomen.

Dit hoofdstuk beschrijft het huidige systeem en de tekortkomingen van het huidige systeem die relevant zijn voor de voorstellen beschreven in dit rapport. Tevens worden de overige randvoorwaarden gesteld en de voorstellen geïntroduceerd. In de volgende hoofdstukken wordt ieder van de voorstellen nader uitgewerkt.

## 1.1 Huidige geluidstelsel

Voor een goed begrip van de verbetervoorstellen is enig begrip van het huidige geluidstelsel nodig. Een complete uiteenzetting van dit geluidstelsel valt echter buiten de scope van dit document.

In figuur 1 zijn de twee belangrijkste processen van het geluidstelsel schematisch weergegeven: de normstelling en de handhaving. In grote lijnen zijn deze processen gelijk. Voor de normstelling zijn de stappen:

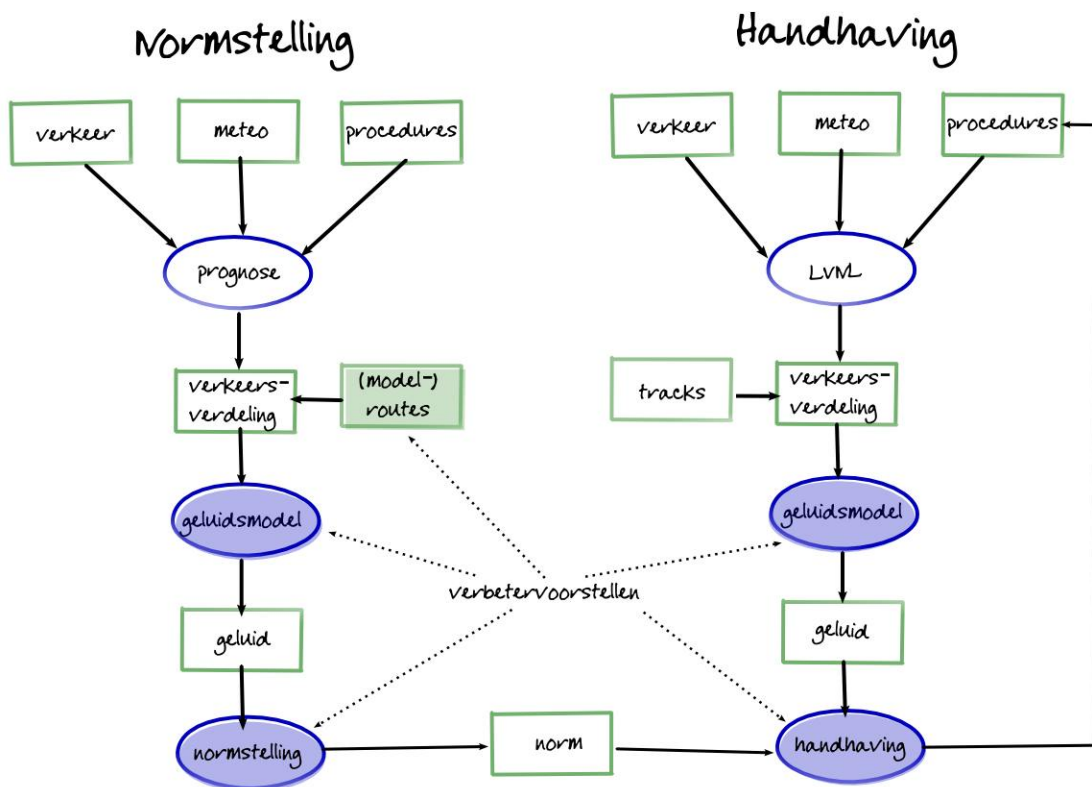
- 1\_ Voor ieder vliegtuig uit het grenswaarde scenario wordt via een prognosemodel bepaald vanaf welke startbaan en via welke route deze vertrekt of vanuit welke richting en op welke landingsbaan deze landt.
- 2\_ Aan iedere vlucht wordt een geografische route gekoppeld (inclusief een routespreiding), en op basis hiervan wordt de geluidbelasting berekend.



- ≡\_ De geluidbelasting wordt verwerkt tot een norm. Dit is een norm op handhavingpunten, maar kan ook een norm op een maximaal aantal gehinderden, een norm op totale hoeveelheid geluid, etc. zijn.

Voor de handhaving zijn de stappen:

- 1\_ Voor ieder vliegtuig wordt door de luchtverkeersleiding bepaald vanaf welke startbaan en via welke route deze vertrekt of vanuit welke richting en op welke landingsbaan deze landt.
- ≡\_ Aan iedere vlucht wordt een radartrack (vliegbaan zoals door de radar geobserveerd) gekoppeld, en op basis hiervan wordt de geluidbelasting berekend.
- ≡\_ De geluidbelasting wordt vergeleken met de norm, en als resultaat kunnen procedures worden bijgestuurd.



**Figuur 1.** Schematische weergave van normstelling (links) en handhaving (rechts). De twee processen zijn vergelijkbaar qua vorm. Het resultaat van de normstelling is de norm. Deze norm wordt bij de handhaving gebruikt en kan aanleiding zijn tot het bijsturen van de procedures.

## 1.2 Tekortkomingen van het huidige stelsel

- 1\_ Beleving van hinder sluit niet aan bij berekende geluidsoverlast, zo blijkt uit het verschil tussen plaatsen met veel klagers en de geluidcontour.
- ≡\_ Handhavingpunten bieden bewoners geen effectieve bescherming doordat handhavingpunten niet allemaal in dorpskernen staan, maar ook daarbuiten. Tevens zijn er veel dorpskernen rond Schiphol waar geen handhavingpunten liggen.
- ≡\_ Bij het vaststellen van de huidige normen hebben fouten in de modellering geresulteerd in fouten in de normen ten opzichte van de werkelijkheid. Bij de handhaving moet de luchtvaartsector corrigeren voor deze fouten. Tevens wordt in de handhaving nu niet



naar de uitgangspunten voor de normen gekeken (namelijk het tellen van het “echte” aantal woningen in de 35 Ke contour).

- 4\_ Nieuwe vliegprocedures worden nu niet meegenomen in de geluidberekening. Verbeteringen die minder hinder opleveren voor bewoners leveren nu weinig mogelijkheid voor de sector om zich te ontwikkelen.

### 1.3 Uitgangspunten

Naast de tekortkomingen van het huidige stelsel zoals hier boven geïdentificeerd zijn de volgende uitgangspunten meegenomen voor de definitie van de verbetervoorstellen:

- >\_ een realistische bescherming van omwonenden;
- >\_ resultaten die beter aansluiten bij de beleving van omwonenden;
- >\_ flexibiliteit voor de luchtvaartsector door het stimuleren van creatieve oplossingen voor ontwikkeling;
- >\_ duidelijk, transparant en eenvoudig uit te leggen;
- >\_ handhaafbaar met realistische normen;
- >\_ goed voorspelbaar en stuurbaar systeem voor de luchtvaartsector;
- >\_ aansluiten bij Europese voorstellen om zo te komen tot een “level playing field” op de internationale markt.

### 1.4 Voorstellen

Dit rapport beschrijft drie voorstellen ter verbetering van het huidige beleid. Voor de definitie van de voorstellen zijn zowel de tekortkomingen van het huidige stelsel als bovengenoemde uitgangspunten meegenomen als randvoorwaarden.

De drie voorstellen zijn geheel onafhankelijk van elkaar en hebben betrekking op verschillende gebieden: berekening, handhaving en normstelling. De voorstellen leveren zowel alleen als in combinatie een verbetering op. De voorstellen kunnen dus geheel los van elkaar worden gelezen en toegepast. De voorstellen zijn:

- 1\_ **Verbeteren geluidberekening:** Het huidige model ter berekening van de geluidbelasting van vliegtuigen op Schiphol is beperkt in de factoren die hieraan een bijdrage leveren. Een verbeterd geluidmodel dat hoogte van vliegtuigen meeneemt conform de Europese richtlijn sluit beter aan bij de beleving van omwonenden en geeft de luchtvaartsector meer flexibiliteit.
- 2\_ **Handhaven op maximum aantal woningen:** Handhaven op handhavingpunten daagt de luchtvaartsector niet uit tot het nemen van overlastbeperkende maatregelen. Een systeem dat handhaaft op het aantal woningen dat binnen een bepaalde geluidcontour ligt, zorgt voor sturing van de sector op zo min mogelijk woningen met overlast. Dit levert daadwerkelijk minder overlast voor woonkernen en geeft de luchtvaartsector flexibiliteit voor sturing.
- 3\_ **Normstelling op basis van historische gegevens:** De huidige normstelling is gebaseerd op een model van vliegroutes. Door voor de normstelling historische gegevens van vliegroutes te gebruiken, sluit het model beter aan bij de werkelijkheid en wordt een belangrijke fout in het model geëlimineerd.



## **1.5 Afbakening**

De voorstellen voor verbetering hebben alleen betrekking op geluid. De effecten van de voorstellen op externe veiligheid en uitstoot van luchtverontreinigende stoffen zijn niet meegenomen. De voorstellen zijn alleen op hoofdlijnen uitgewerkt. Voor invoering van een voorstel zal dit verder moeten worden uitgewerkt.



## 1.6 Begrippenlijst

Term	Definitie
binnengebied	Het gebied rondom Schiphol waarvoor momenteel geluidnormen zijn vastgesteld. Ook bekend als het "35 Ke" gebied.
buitengebied	Het gebied rondom Schiphol dat wél geluidhinder ondervindt, maar waarvoor momenteel geen geluidnormen zijn vastgesteld. Hoever dit gebied zich uitstrekt is onderwerp van discussie.
flexibiliteit	Om effectief sturing toe te kunnen passen heeft de luchtvaartsector enige flexibiliteit nodig. Het moet de luchtvaartsector bijvoorbeeld vrij staan om andere landings- en startbanen te gebruiken, of om bepaalde routes meer of minder vaak te gebruiken. Wanneer er geen flexibiliteit is, kan de luchtvaartsector geen sturing toepassen. Wanneer externe omstandigheden afwijken van de voorspelling (afwijkende weersomstandigheden, een ander verkeersaanbod) is de enige manier om de geluidnormen niet te overschrijden het annuleren van vluchten.
geluidcontour	Wanneer voor een gegeven geluidmaat alle punten op een kaart met gelijke geluidbelasting met elkaar worden verbonden ontstaan geluidcontouren. Geluidscontouren kunnen bijvoorbeeld worden geconstrueerd voor 35 Ke, 58 dB(A) Lden, 100 NA60, etc.
geluiddeken	Voor de normstelling mag ervan uit worden gegaan dat gelijksoortige bewegingen van gelijksoortige vliegtuigen een vaste bijdrage aan de totale geluidbelasting leveren. Zo kan bijvoorbeeld voor een Fokker 100 die vertrekt vanaf baan 36L naar London Heathrow eenmalig worden berekend wat de geluidbelasting is in een grote matrix van punten (de "geluiddeken") rondom Schiphol.
grenswaardescenario	De set van invoergegevens waarmee de huidige normen zijn berekend.
grondpad	Het pad van een vliegtuig door de lucht, geprojecteerd op de grond. De hoogte van een vliegtuig wordt buiten beschouwing gelaten.
Ke	Geluidmaat opgesteld door prof. Kosten in de 60-er jaren. Vergelijkbaar met de LAmax, waarbij echter geluid onder de 65 dB(A) niet wordt meegenomen. Op Schiphol in gebruik tot 2003; op de kleinere luchthavens tot op heden nog in gebruik.
LAmax	Geluidmaat waarbij het maximale geluidniveau van een passage maatgevend is.
Lden	Geluidmaat waarbij de totale hoeveelheid energie (geluid) van de passage van een vliegtuig maatgevend is. Voor passages tussen 19:00 en 23:00 wordt 5 dB(A) bij het geluid opgesteld; voor passages tussen 23:00 en 07:00 wordt 10 dB(A) bij het geluid opgesteld. Hierdoor worden avond- en nachtvluchten zwaarder meegerekend dan dagvluchten.
luchtvaartsector	De verzameling van partijen die luchtvaart "beoefenen": de luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en luchtverkeersleiding.
NAx	Geluidmaat waarbij het aantal passages wordt geteld dat meer dan x dB(A) geluid maakt. Typisch maten zijn de NA60 en NA70.
prestatiegegevens	Tabel uit het huidige rekenvoorschrift waarin de vlieghoogte, de vliegsnelheid en de motorregeling als functie van de afstand langs het grondpad is gegeven.
routemodel	Een routemodel geeft voor zowel starts als landingen aan over welk pad wordt gevlogen, en welke spreiding daar typisch bij hoort.
sturing	Om de geluidnormen niet te overschrijden kan het nodig zijn dat de luchtvaartsector maatregelen neemt om de geluidproductie te "sturen". Er kan bijvoorbeeld besloten worden om onder bepaalde weersomstandigheden bepaalde landings- en startbanen te gebruiken, of om bepaalde routes meer of minder vaak te gebruiken. Hierdoor kunnen handhavingspunten of woonkernen worden ontzien. Het doel van deze maatregelen is om de geluidproductie te verplaatsen, zodat aan de gestelde geluidnormen kan worden voldaan.
TAx	Geluidmaat waarbij het aantal seconden wordt geteld dat een passage meer dan x dB(A) geluid maakt. Typisch maten zijn de TA60 en TA70.
verkeersverdeling	De verdeling van vliegverkeer over landings- en startbanen.







## 2\_ VERBETEREN GELUIDBEREKENING

### 2.1 Voorstel

Met het huidige geluidberekeningsmodel lopen de verschillen tussen gemeten en berekend geluid op tot een factor 100, ofwel 20 dB(A). [Zie “derde voortgangsrapportage” van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid]. Dit voorstel beschrijft enkele verbeteringen aan het geluidberekeningsmodel teneinde enkele significante systematische afwijkingen te ondervangen. Een aantal aspecten worden hierin meegenomen, waaronder 1) de hoogte van een vliegtuig, 2) het vlieggedrag in bochten en 3) een verdere opdeling in vliegtuigcategorieën. Hiermee ontstaat een geluidberekeningsmodel dat beter overeenkomt met de werkelijkheid en dus beter aansluit bij de beleving van omwonenden. Tevens leveren aspecten 1) en 2) meer stuurmogelijkheden voor de luchtvaartsector op.

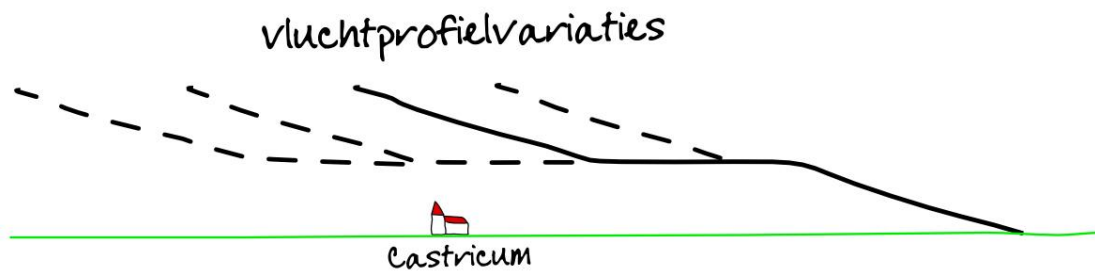
In het huidige rekenvoorschrift voor de berekening van geluidbelasting voor handhaving (dus echte vluchten) wordt van een vlucht alleen het grondpad meegenomen (dus niet de werkelijke hoogte). Op basis van de afstand langs het grondpad wordt uit een tabel de vlieghoogte, de vliegsnelheid en de motorregeling afgelezen (de prestatiegegevens). Bij deze prestatiegegevens horen bepaalde geluidgegevens (ook uit een tabel). De meer dan honderd verschillende vliegtuigtypes worden vertaald naar ongeveer 25 vliegtuigcategorieën waarvoor de prestatie- en geluidgegevens zijn gegeven.

Vergelijkingen tonen aan dat geluidberekening in het buitenland veel dichterbij het meten van geluid ligt dan nu in Nederland. Er is gekeken naar de Europese richtlijn en toepassing hiervan in andere landen. Een aantal punten hieruit worden hier beschreven als verbeteringen aan het huidige rekenvoorschrift.

In het bijzonder voor landingen wijkt de praktijk sterk af van het standaard verticale profiel uit de prestatiegegevens. Vluchten zitten in werkelijkheid vaak eerder op hun naderingshoogte dan het profiel aanneemt. Hierdoor wijkt het werkelijke (gemeten) geluidniveau voor landingen sterk af van het geluidniveau berekend volgens het rekenvoorschrift. Een duidelijk voorbeeld hiervan is de situatie in Castricum. Bij berekening volgens het rekenvoorschrift heeft Castricum weinig geluidbelasting. In de praktijk wordt veelal lager over Castricum aangevlogen dan

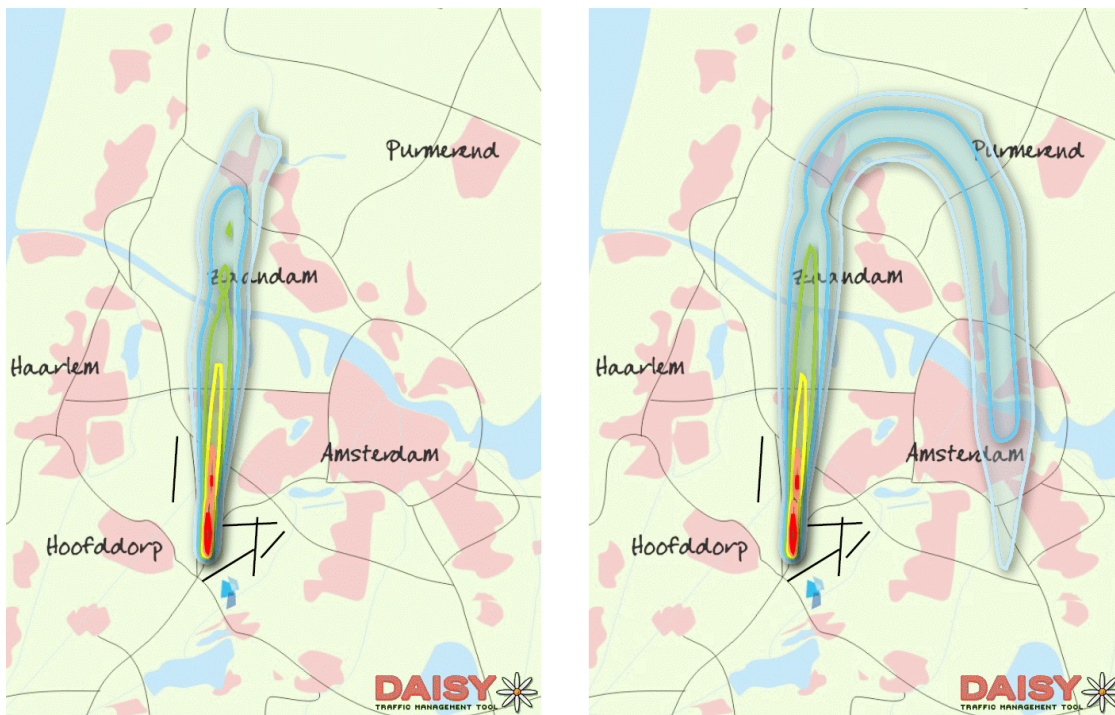


volgens het standaardprofiel en komt de werkelijke (gemeten) geluidbelasting hoger uit dan in de berekening.



**Figuur 2.** Schematische weergave van naderingen. De doorgetrokken streep geeft van links naar rechts het naderingsprofiel weer dat alle vliegtuigen volgens het huidige geluidsmodel vliegen. De gestippelde lijnen geven aan hoe in de praktijk wordt gevlogen.

De prestatieprofielen gaan ervan uit dat vliegtuigen rechtdoor vliegen. Het vliegen van een bocht heeft in praktijk tot gevolg dat ofwel het motorvermogen wordt verhoogd ofwel de hoogte afneemt dan wel minder snel toeneemt. Beide aspecten worden niet meegenomen in het huidige rekenvoorschrift en hebben een onderschatting van het geluidniveau tot gevolg. Door het meenemen van de actuele hoogte wordt deze onderschatting ondervangen.



**Figuur 3.** Vergelijking van geluidcontouren voor vliegtuigen die een standaard hoogteprofiel vliegen (links) en vliegtuigen die eerder op de naderingshoogte zitten (rechts). De huidige geluidberekening maakt geen onderscheid tussen situaties; voor de handhaving wordt het geluid altijd berekend uitgaande van het standaard hoogteprofiel (links).

Verschillende vliegtuigtypen worden nu naar dezelfde vliegtuigcategorie vertaald, met dezelfde prestatiegegevens. Gebruik van prestatiegegevens per vliegtuigtype geeft een realistischer resultaat.

De volgende verbeteringen aan het huidige rekenvoorschrift worden voorgesteld:

- **Actuele hoogte meenemen in de geluidberekening.** Dit impliceert tevens dat snelheid en motorvermogen meegenomen moeten worden. Dit sluit aan bij het Europese voorstel



voor geluidberekening (ECAC.CEAC Doc.29R “Methodology for Computing Noise Contours around Civil Airports”). Hoe dit exact meegenomen wordt, moet verder worden uitgezocht. Het Europese voorstel kan hierbij als uitgangspunt worden genomen.

- ›\_ **Het motorvermogen in bochten meenemen.** De Europese richtlijn geeft een voorstel over hoe dit meegenomen kan worden, afhankelijk van de rolhoek en de snelheid.
- ›\_ **Gebruik prestatiegegevens per vliegtuigtype.** Hiervoor kunnen de gegevens van de “international aircraft noise and performance (ANP)” database worden gebruikt conform de Europese richtlijn en het gebruik in andere Europese landen.

De hierboven voorgestelde verbeteringen zijn onafhankelijk van een geluidmaat. Voor verschillende maten, zoals Lden, LAm<sub>ax</sub>, K<sub>e</sub>, N<sub>Ax</sub> of T<sub>Ax</sub> kan bovenstaande worden toegepast.

## 2.2 Voordelen

De belangrijkste voordelen van de verbeteringen aan de geluidberekening zijn:

- ›\_ De berekende geluidbelasting sluit beter aan bij de werkelijkheid en de beleving van omwonenden.
- ›\_ Flexibiliteit en ruimte voor de ontwikkeling van de luchtvaartsector doordat veranderingen in procedures ter verlaging van de overlast resulteren in verlaging van de geluidbelasting. Bijvoorbeeld het later inzetten van een daling resulteert direct in een lagere geluidbelasting.
- ›\_ Het meenemen van bovenstaande punten sluit aan bij de Europese richting. Dit is belangrijk voor ontwikkeling van een “level playing field” in Europa.
- ›\_ Het resultaat is een significante verbetering voor het buitengebied, omdat dit het gebied is waar de werkelijke hoogte significant afwijkt.

## 2.3 Effecten

Invoering van dit voorstel kan de volgende effecten tot gevolg hebben:

- ›\_ De huidige situatie doorgerekend met het nieuwe model geeft andere contouren waarbij sommige punten meer, en andere punten minder belast zijn.
- ›\_ Het aantal woningen binnen de 35 K<sub>e</sub> contour verandert. De grootste verschillen in de contouren worden echter in het buitengebied verwacht.

## 2.4 Invoering

Bij invoering van het systeem moet rekening gehouden worden met het volgende:

- ›\_ Door verandering van de berekening ontstaan andere geluidcontouren en zijn de huidige normen dus niet meer realistisch. Om tot een vergelijkbare normering te komen kan gebruik gemaakt worden van “Normstelling op basis van historische gegevens”. Doorrekenen met het grenswaardescenario levert nieuwe normen op.
- ›\_ De huidige programmatuur voor geluidberekening moet worden aangepast.
- ›\_ Het exacte model moet worden uitgewerkt.



## 3\_ HANDHAVEN OP MAXIMUM AANTAL WONINGEN

### 3.1 Voorstel

Handhaving op handhavingspunten zoals momenteel het geval is resulteert in concrete gevallen in meer gehinderden dan nodig is. Dit voorstel beschrijft een systeem waarbij de luchtvaartsector wordt gehouden aan een maximaal aantal woningen of inwoners dat binnen een bepaalde geluidcontour ligt voor een gebruiksjaar. Dit resulteert in een systeem waarbij daadwerkelijk omwonenden worden beschermd (en niet een aantal specifieke punten) en dat zeer goed geschikt is voor toepassing in het buitengebied.

In het huidige geluidstelsel worden contouren gebruikt om de handhavingspunten vast te leggen. Voor Lden liggen de handhavingspunten op een (eerder bepaalde) 35 Ke contour. Randvoorwaarden aan de 35 Ke contour was hierbij dat deze minder dan 10.000 woningen bevat op basis van een woningenbestand uit 1990. Bij de handhaving wordt alleen gekeken naar de handhavingspunten en niet naar de contour. Dit leidt echter tot bescherming van de handhavingspunten en niet van de omwonenden.

Voorbeeld hiervan is de situatie bij Zwanenburg. De situatie vóór de “parallel starten maatregel” stuurt vluchten over Zwanenburg. In de nieuwe situatie vliegt men over gebied waar veel minder mensen wonen, maar dit leidt wel tot overschrijding van de norm in een handhavingspunt.

Dit voorstel beschrijft een systeem waarbij handhaven gebeurt op basis van contouren. Dit levert normen die per contour voor dag en nacht het maximum aantal woningen definieert dat binnen deze contour mag liggen.

De luchtvaartsector krijgt hiermee de flexibiliteit om routes te laten lopen over gebieden waar geen of minder mensen wonen en om procedures door te voeren die geluidoverlast verminderen. Hiervoor krijgt ze ruimte om zich te ontwikkelen terug.

Voor het berekenen van het aantal woningen in een contour wordt het gebruik van een actueel woningenbestand geadviseerd. Hierdoor wordt ook rekening gehouden met nieuwe woningen en wijken. Een woningenbestand kiezen dat voor iedereen beschikbaar is draagt bij aan de openheid naar de omwonenden.



Door meerdere contouren te nemen kan tevens het buitengebied worden meegenomen. Het systeem is onafhankelijk van een geluidmaat. Hanteren van Lden zou bijvoorbeeld contouren kunnen opleveren voor 70, 60, 50 en 40 dB(A) Lden.

### 3.2 Voordelen

De belangrijkste voordelen van handhaven op maximum aantal woningen zijn:

- ›\_ Voor de luchtvaartsector biedt het voorstel ruimte voor creatieve oplossingen, zoals het verleggen van routes, gebruik van andere procedures of alternatieve verdeling van type vliegtuigen over bepaalde gebieden. Creatieve oplossingen resulteren in groeimogelijkheden voor de luchtvaart.
- ›\_ Voor omwonenden is het voordeel van dit voorstel dat de luchtvaartsector stuurt op het minimaliseren van het aantal woningen waarvoor de geluidbelasting boven een bepaald niveau uitkomt. Dit resulteert in minder mensen met geluidoverlast.
- ›\_ Het systeem is toepasbaar voor zowel het binnen- als het buitengebied.
- ›\_ De denkwijze over geluidbelasting in termen van contouren sluit aan bij de Europese denkwijze over geluidbelasting.
- ›\_ Een systeem waarbij het aantal woningen geteld wordt met bepaalde geluidbelasting is begrijpelijk voor de verschillende betrokken partijen.

### 3.3 Effecten

Invoering van dit voorstel kan de volgende effecten tot gevolg hebben:

- ›\_ Dit voorstel betekent voor de luchtvaartsector dat ze op een andere manier hun jaarplan maken, de actuele status berekenen en de effecten van stuurmaatregelen doorrekenen. Dit voorstel betekent ook dat de luchtvaartsector meer ruimte krijgt om met creatieve oplossingen ruimte te creëren voor ontwikkeling.
- ›\_ Dit voorstel betekent ook dat de geluidoverlast op andere plaatsen kan komen te liggen. Dit impliceert dat “minder mensen last” de voorkeur krijgt en de geluidbelasting kan verschuiven naar plaatsen waar mensen nu geen overlast hebben. Woonkernen met nu veel overlast kunnen een verlaging verwachten.

### 3.4 Invoering

Bij invoering van het systeem moet rekening gehouden worden met het volgende:

- ›\_ Het is een nieuw systeem waarvoor nieuwe normen moeten worden gedefinieerd. Voor normstelling kan gebruik gemaakt worden van “Normstelling op basis van historische gegevens” om tot realistische normen te komen.
- ›\_ Programmatuur voor geluidberekening moet worden aangepast of nieuw worden aangeschaft.



## 4\_ NORMSTELLING OP BASIS VAN HISTORISCHE GEGEVENS

### 4.1 Voorstel

Voor de normstelling wordt momenteel een routemodel gebruikt. Bij de bepaling van de gerealiseerde geluidbelasting worden daadwerkelijk gevlogen vliegbanen gebruikt. Afwijkingen tussen het routemodel en de gevlogen vliegbanen kunnen een overschrijding van de norm veroorzaken waar de luchtvaartsector niet op kan sturen. Omdat gemodelleerde routes in het buitengebied nog meer afwijken van de gevlogen vliegbanen dan in het binnengebied is deze methode bij uitstek bruikbaar voor normstelling in het buitengebied.

Dit voorstel beschrijft een methode waarbij het vaststellen van de normen gebeurt op basis van historische gegevens in plaats van een routemodel. Dit elimineert fouten in de normen veroorzaakt door fouten in het routemodel.

In het huidige normstelsel zijn voor het vaststellen van de normen twee modellen gebruikt. Een prognosemodel voor het bepalen van een gemiddelde verkeersverdeling en een routemodel voor de berekening van een geluidbelasting bij de verkeersverdeling. In dit routemodel worden alle vliegtuigen op eenzelfde manier (Gaussisch) verdeeld over een geconstrueerde nominale route (die afwijkt van de gepubliceerde route).

In de praktijk blijkt er een patroon te zitten in hoe bepaalde vliegtuigtypes vanaf een bepaalde baan een route vliegen. Dit wordt nu niet meegenomen in het routemodel en levert een afwijking op van het model ten opzichte van de werkelijkheid. Het sturen op normen door de luchtvaartsector impliceert hiermee het corrigeren van fouten in het routemodel.

Op basis van historische geluidberekeningsgegevens kunnen gemiddelde geluiddekens worden gemaakt die per “soort vlucht” de geluidbelasting vastlegt. Hierin wordt impliciet het vliegtuigtype-specifieke gedrag binnen een route meegenomen. De verkeersverdeling uit het prognosemodel kan vervolgens worden doorgerekend met de gemiddelde geluiddekens. Het resultaat is een meer realistische normstelling.

De fouten in het huidige routemodel worden groter indien de afstand tot de luchthaven groter wordt. Bij het gebruik van de gemiddelde geluiddekens bestaat dit probleem niet. Hiermee is dit voorstel bij uitstek geschikt voor toepassing in het buitengebied. Een routemodel zou slechts nog



gebruikt kunnen worden in situaties waarvoor geen historische gegevens beschikbaar is, zoals bij een nieuwe baan, verlegde route of nieuw vliegtuigtype.

#### 4.2 Voordelen

De belangrijkste voordelen van normstelling op basis van historische gegevens zijn:

- ›\_ De normen worden meer realistisch vastgesteld waardoor de luchtvaartsector niet meer hoeft te sturen ter compensatie van fouten van het routemodel.
- ›\_ Beter handhaafbaar systeem doordat de manier van normstelling beter aansluit bij de werkelijkheid.
- ›\_ De normen worden realistischer vastgesteld, wat de kans vergroot dat het beoogde doel van de norm wordt gehaald.
- ›\_ Het voorstel levert realistische normen op voor het buitengebied.
- ›\_ Het voorstel is toepasbaar voor verschillende geluidberekeningsmodellen en handhavingssystemen.
- ›\_ Het voorstel kan gebruikt worden voor nieuwe geluidberekeningsmodellen (zie het eerste voorstel). Hiervoor moet eerst voor een bepaalde periode op basis van historische vlucht- en radargegevens het nieuwe geluidberekeningsmodel worden toegepast. Op basis hiervan kunnen gemiddelde geluiddekens worden bepaald.

#### 4.3 Effecten

Invoering van dit voorstel kan de volgende effecten tot gevolg hebben:

- ›\_ Het huidige grenswaardescenario doorgerekend met gemiddelde geluiddekens op basis van historische gegevens levert realistische normen.

#### 4.4 Invoering

- ›\_ Afhankelijk van het gekozen geluidberekeningsmodel kan het voorstel direct ingevoerd worden voor vaststelling van realistische normen voor binnen- en buitengebied. Indien een nieuw rekenvoorschrift wordt gekozen, moet hiervoor eerst een implementatie worden ontwikkeld of aangeschaft en historische gegevens worden berekend.





## 5\_ OVER DE AUTEURS

**[Redacted]** en **[Redacted]** zijn beide ruim vijf jaar werkzaam op het randvlak van luchtvaart en automatisering. De afgelopen jaren hebben zij gewerkt aan “Daisy”, een web omgeving om onder andere geluidbelasting te kunnen voorspellen, berekenen en analyseren.

In opdracht van diverse partijen binnen de luchtvaartsector zijn vele aspecten van geluidbelasting en -berekening aan bod gekomen en is een goed beeld ontstaan van de complexiteit, zowel technisch als politiek, van de vele aspecten van vliegtuiggeluid. Op basis van de opgedane ervaring zijn de verbetervoorstellen in dit document tot stand gekomen.



## **V00085**

In het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid zijn drie concrete verbetervoorstellen beschreven waarbij een effectieve bescherming van omwonenden en flexibiliteit voor de luchtvaartsector centraal staan.

De drie voorstellen - het verbeteren van het model voor geluidberekening, het handhaven op woningen in plaats van handhavingspunten, en het gebruik van historische gegevens voor normstelling - staan los van elkaar en kunnen zowel afzonderlijk als gecombineerd of in combinatie met andere voorstellen worden gerealiseerd.

## Verbetervoorstel Luchtvaartwet (3 pagina's)

Van: **XXXXXXXXXXXXXX**

**XXXXXXXXXXXXXX**

XXXXXXXXX De Kwakel

E-mail: [XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX](mailto:XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX)

Het voorstel betreft voornamelijk het aspect geluid.

Om een idee te geven vanuit welke achtergrond deze voorstellen zijn geschreven volgen een aan puntgewijze uitspraken en overwegingen:

### **Schiphol als mainport**

Er bestaat geen definitie van het verschijnsel MAINPORT voor Schiphol in absolute zin. Frequente verbindingen naar veel bestemmingen is zowat het enige tastbare. Een mainport kan dus best op de 7<sup>e</sup> plaats staan van grote airports in Europa. Op de 2<sup>e</sup> of op de 10<sup>de</sup>. Zolang aan het criterium "frequent" en "veel" wordt voldaan is Schiphol een mainport. Alle uitlatingen over de positie van de mainport moeten m.i. dan ook flink gerelativeerd worden. Zij bestaat immers niet op papier.

### **De Ke en Lden als geluidsmaat**

Zolang de overheid in platgestreken jaargemiddelden rekent (Ke, of Lden ) en daarop het handhavingsbeleid baseert zal de bevolking in de omgeving geen vertrouwen hebben in het Rijk als zorgzame overheid of Schiphol als goede buur. Geluidshinder is een geobjecteerd subjectief gegeven. Als er sprake is van geluidsoverlast of geluidshinder komt dat doordat een verstoring in de natuurlijke achtergrond ( fluitende vogels, ruisen van de bomen, kinderen die spelen op straat, een auto die langs rijdt, het luisteren naar muziek) in belangrijke mate de aandacht opeist en zelfs zodanig dat communicatie met anderen erdoor onmogelijk wordt of het slaapritme erdoor verstoord wordt. Dat houdt in dat één vliegtuigpassage al geluidshinder kan opleveren. Véél vliegtuigpassages leveren daarmee veel méér geluidshinder op. Meer dan driehonderd vliegtuigen per dag maken het leven tot een hel terwijl de overheid doet alsof dat heel normaal is en de sector zich aan de regels houdt.

Als een vliegtuig 3 dB minder geluid maakt en in plaats van 85dB (een hele normale waarde rond de 35Ke-zone) "maar" 82 dB oplevert zal er nog steeds sprake zijn van geluidshinder. Maar - en daar zit het venijn - vanwege het jaargemiddelde kunnen er ineens twee maal zoveel vliegbewegingen ontstaan. En daarmee is er sprake van maximaal tweemaal zoveel geluidsoverlast.

Er bestaat geen regel- of wetgeving die handhaving verbiedt via andere maatstaven of rekeneenheden dan de Ke of Lden. Daarbij is de Ke-maat nooit bedoeld geweest om te handhaven maar om een indruk te krijgen van geluidsneerslag over een jaar ( waarschijnlijk zelfs nog op een schaal van 0 tot 100). Een ander systeem: NAX (NA60, NA70 etc) sluit beter aan bij het hinderbeleven van de bevolking. Het is algemeen bekend dat een "halvering" van het waargenomen geluid pas ontstaat bij **een vermindering van ca. 10 dB**. Alleen daarom al is de Ke-methode en de Lden-methode ongepast om iets over geluidshinder of geluidsoverlast vast te stellen.

### **De niet-objectieve overheid**

De overheid als grootste aandeelhouder van het imperium Schiphol maakt haar verdacht. Zelfs al in dit traject van het evalueren van de Luchtvaartwet. Er kan in de positie van aandeelhouder moeilijk gesproken worden van een objectieve houding van het Rijk jegens Schiphol. Dat idee is ook terug te vinden in de reacties van de bevolking bij spaarzame bezoeken van bewindslieden aan geluidsgehinderde gebieden. Schiphol is een normaal bedrijf, net zoals de Rotterdamse haven of Corus. Een belangrijk bedrijf, dat wel, maar daarom niet met een status aparte. De overheid staat in de meeste gebieden rond de Luchthaven Schiphol op een flinke achterstand in het vertrouwen van de bevolking. Bij elke verandering zoals van Ke naar Lden en van 4- naar 5-banenstelsel en met de invoering van de Luchtvaartwet zijn de geluidsc contouren immers zodanig gewijzigd dat er weer méér vliegbewegingen mogelijk waren, dus meer geluidsoverlast ontstond. En er is nog geen enkel zicht op verbetering.

### **De geluidsmetingen**

De metingen van geluidsdruk (NOMOS) zoals gebruikelijk zijn "doof" voor een aantal geluidsfrequenties. Geluidsdruk die de borden in de kast doet trillen, het horen van het TV-geluid bijna onmogelijk maakt en kleine

kinderen angstig maakt ligt dik onder de 100Hz, een frequentie die niet bestaat volgens de officiële meetopstellingen. Een widebody is de grootste veroorzaker. Wellicht is aan de bovenkant van het geluidsspectrum voor sommige vliegtuigtypen hetzelfde verschijnsel aanwezig. Dat maakt de huidige meetopstellingen ongeschikt om de berekeningen te "controleren". Voor de berekeningen die gebaseerd worden op gegevens van vliegtuigfabrikanten is door overheid noch burgers te achterhalen hoe de doorlaatcurve van de meetopstelling is geweest en of de meetgegevens wel objectief zijn.

□ **Discriminatoire maatregelen**

**Het kan niet zo zijn dat steeds méér geluid wordt afgewenteld op de ruggen (oren) van steeds minder mensen.** Vlakbij de luchthaven maar ook in de z.g. buitengebieden wonen mensen die recht hebben op bescherming en zorg van de overheid. Door het voortdurend beleid van concentreren van uitvliegroutes ontstaat er een situatie die zelfs als discriminatoir kan worden beschouwd hetgeen op den duur wel eens vervelende consequenties kan hebben. Een overheid die daarop een bouwverbod en allerlei andere beperkingen oplegt kan nauwelijks als oprecht worden beschouwd doordat ze voor mensen in de toch al geluidsonvriendelijke gebieden eenzijdig een aantal normale vrijheden beperkt zonder enige vorm van compensatie met slechts één doel: meer vluchten mogelijk maken. Méér vliegen over dunbebouwde gebieden (waar zijn die in de randstad?) is géén oplossing .

□ **De vijfde baan.**

De vijfde baan ( er liggen er toch echt 6 op Schiphol ! ) zou het geluidsprobleem aanzienlijk verminderen. Het PKB95 zou dat aangeven. Toen het duidelijk werd dat dat niet het geval kon zijn is de Luchtvaartwet ontworpen en is het beroemde punt K bij Aalsmeer verdwenen. Er is geen ruchtbaarheid aan gegeven en vervolgens werden de bewoners ten zuiden en zuidoosten van de Aalsmeerbaan onaangenaam getroffen toen bleek dat de maximale inzet van de Aalsmeerbaan zou resulteren in 25% van het aantal starts op Schiphol. Van 50.000 naar 100.000 per jaar. Dit zijn gemiddeld 136 starts per dag, 's winters iets minder, 's zomers meer. Eén startend vliegtuig levert ca. anderhalve minuut aan storend geluid op, communiceren buitenshuis onmogelijk! Dit betekent dat er meer dan 136 minuten, dus bijna Drie-en-een-half UUR lang onafgebroken luid vliegtuigeluid kan worden gemaakt. Per DAG! En daar komen de luidruchtige landingen nog eens boven op. In de PKB95 werd een flinke vermindering in het vooruitzicht gesteld. **Handhavingspunt K in Aalsmeer terug** op de kaart is een vereiste ! In de normaliter stille gebieden boven het Noordzeekanaal wordt dank zij de vijfde baan ineens veel geluidshinder ervaren, 24 uur per dag. Mensen moeten 's nachts ramen dicht houden als in een gevangenis. Terwijl vermindering van geluidbelasting wordt gepropageerd. Alleen de stad Amstelveen werd er wijzer van.

## De wijzigingsvoorstellen

### 1) Geluidsspreiding

Routes van en naar de luchthaven worden zodanig ingericht dat vliegbewegingen over een zo groot mogelijk gebied worden verspreid ongeacht bebouwing. Zodra bij starts spreiding mogelijk is moet dat toegepast worden. Bij landingen moet hetzelfde principe toegepast worden, ritsen. Die spreiding wordt gehandhaafd door berekeningen én periodieke controlemetingen. Als het waar is dat de luchthaven een groot economisch voordeel oplevert voor de mensen in dit land is het rechtvaardig dat de mensen die dat voordeel genieten ook de nadelen ervan ervaren .

Deze maatregel hoeft geen consequenties te hebben voor het aantal vliegbewegingen en zal ondanks de schijn van het tegendeel een positieve invloed hebben op de geluidshinder . In ieder geval is van mogelijke discriminatoire regel- of wetgeving geen sprake meer. Naar verwachting ondervinden méér mensen geluidshinder dat terug is te voeren op het lusten/lasten verhaal. Dit is een veel rechtvaardiger principe dan het huidige concentratiebeleid. Daarbij is het niet uit te leggen waarom bijvoorbeeld de Aalsmeerbaan naar en vanuit het noorden 24 uur per dag op slot moet om Badhoevedorp te beschermen terwijl aan de andere kant van de baan Aalsmeer met soms honderden vliegtuigen per dag mag worden overvlogen. Hetzelfde speelt ten zuiden van de Polderbaan. Uiteraard kan deze nieuwe wijze van vliegen pas ingaan na een veiligheidsstudie en op korte termijn niet mogelijk zijn.

### 2) Andere berekeningsmethodes / andere meetmethodes

Initële berekeningen van geluidsafdrücken van ALLE vliegtuigtypen worden door een onafhankelijke instantie uitgevoerd waarbij men niet meer afgaat op gegevens van de fabrikant maar gegevens gebruikt van **eigen standaardmetingen** waarbij een rechte (geluids)meetkarakteristiek wordt toegepast in het gehele hoorbare

(audio)gebied. De bij de initiële geluidsberekeningen en -metingen toegepaste techniek moet ook toegepast bij metingen te velde. Daarmee zijn uitkomsten van beide methodes vergelijkbaar en zullen discussies over meetmethodes tot het verleden behoren. Deze maatregel heeft geen invloed op de capaciteit van de luchthaven en ook niet op de geluidshinder. Vliegtuigen worden qua geluidsproductie geïnclassificeerd met stappen van 10dB in een driedimensionale ruimte. Zodra definities en meetopstellingen zijn ontworpen en vastgesteld kan begonnen worden met het meten van geluid op bepaalde afstanden vanaf het startpunt en op diverse hoogtes.

### 3) **Handhaving**

Handhaving gebeurt niet meer door toepassing van de Ke of Lden methode maar volgens een methode die transparant is voor de bevolking en is overgenomen of is afgeleid van de NAX - methode. Handhaving dus op aantallen en niet op een absurd jaargemiddelde. **Geluidsoverlast** wordt het criterium om uit te mogen breiden in plaats van theoretische Ke- of Lden-waardes in een discussie over geluidsbelasting. Er kan pas sprake zijn van enige uitbreiding van vluchten bij geluidsarmere vliegtuigen van 10dB of meer. Dat betekent voor de groei van Schiphol dat die er voorlopig niet in zit. Die niet-groei hoeft op zich geen gevolgen te hebben voor de mainpoortgedachte ( zie mijn inleiding ). Er kunnen alternatieven worden uitgedacht voor bijvoorbeeld charters en vrachtverkeer. De Ke- of Lden-maat kan worden gehandhaafd *voor andere doeleinden* indien Europese of nationale wet- of regelgeving dat gebiedt. Invoering kan na de vaststelling van de " Nederlandse ( of Europese) geluidsclassificaties voor vliegtuigtypes.

### 4) **PKB 1995**

Een gelijkwaardige overgang van PKB95 naar de Luchtvaartwet kan niet betekenen dat de intensiteit van de vluchtbewegingen ineens meer dan tweemaal zo groot wordt en dus maximaal 2x zo grote geluidshinder. Dat is niet gelijkwaardig. Dat is een toename van meer dan 100%. Punt K bij Aalsmeer terug op de kaart is dan ook een "must" om de meer dan 55.000 inwoners van Aalsmeer, Uithoorn en achterliggende gemeentes nog enigszins het gevoel te geven dat de overheid geen verborgen agenda heeft en oprecht is bij het hanteren van het begrip gelijkwaardigheid. Beloofd is beloofd ! Invoering kan morgen al.

### 5) **Herwinnen van het vertrouwen**

Elke wijziging van welke wet, regeling van, over of voor Schiphol heeft in het verleden altijd tot gevolg gehad dat de geluidsoverlast of geluidshinder is toegenomen (het aantal vliegbewegingen werd alleen maar groter ) terwijl deze volgens de Ke-berekening en de overheid juist afgenomen zou moeten zijn. Het aantal klachten bij CROS spreekt daarbij boekdelen. De overheid zal zich moeten inspannen om regelingen en wetgeving te ontwerpen die duidelijk en voelbaar (hoorbaar) tot verbeteringen in de geluidsoverlast leiden, ook als dat in economische zin geen vooruitgang zou betekenen. Een systeem van boetes levert niets op, het voorlichten van de omgeving over te verwachten inzet van start- en landingsbanen zou allang tot de principes van een vliegveld moeten behoren. Economie is een middel tot welbevinden en géén doel op zich. Het is in het belang van de overheid maar ook van inwoners van dit land om weer op één lijn te komen. Niemand is gebaat bij het verder kweken van onrust met alle oncontroleerbare gevolgen van dien. Kwaliteit moet het winnen van kwantiteit. Schiphol: "small but beautiful".

# VERENIGING VAN NEDERLANDSE VERKEERSVLIEGERS



DUTCH AIR LINE PILOTS ASSOCIATION  
FOUNDER MEMBER OF IFALPA



Postbus 192  
1170 AD Badhoevedorp  
Nederland

telefoon +31 (0)20 449 85 85  
telefax +31 (0)20 449 85 88

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr. 449 85 85	
Datum: <b>- 8 JULI 2005</b>	
Aldering: 05-08-2005	
Per behandeling aan:	Opbergen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
T.a.v. Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

Onze ref. 902 -- ABF

Uw ref.:

Datum: 5 juli 2005

onderwerp: **VNV voorstellen m.b.t. de evaluatie van het Schipholbeleid**

Geachte heer/mevrouw,

Bijgaand treft u de papieren versie aan van onze voorstellen m.b.t. de evaluatie van het Schipholbeleid zoals wij dat op 29 juni jl. langs digitale weg hebben ingediend. Inhoudelijk zijn beide stukken identiek.

Het leek ons goed naast de digitale versie u ook een hard copy toe te zenden.

Voor de volledigheid geef ik aan dat voor inhoudelijke toelichting tevens contact kan worden opgenomen met de volgende VNV leden:

Bestuurslid vliegtechnische zaken

Voorzitter commissie vliegtechnische zaken

Wij hopen met onze inbreng een zinvolle bijdrage te leveren aan de evaluatie van het Schiphol beleid en zijn te allen tijde bereid om onze inbreng toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

president

Bijlage



# VERENIGING VAN NEDERLANDSE VERKEERSVLIEGERS

## INBRENG EVALUATIE SCHIPHOLBELEID

### Beschrijving van het voorstel

#### Korte Samenvatting.

De huidige procedures beletten het gebruik van optimale vliegpatronen, welke vermijdbare overlast zouden kunnen verminderen. De Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) ziet mogelijkheden om zowel geluidhinder als de vliegveiligheid rondom Schiphol te verbeteren, zonder de Mainport doelstelling aan te tasten. Dat kan door een combinatie van maatregelen aan de bron en aan de omgeving. Concreet betekent dit aanpassingen van het vliegpatroon, gecombineerd met het vergroten van de mate van acceptatie door de omgeving. De operationele ervaring van verkeersvliegers, gebundeld in de VNV, kan worden gebruikt om dit te bewerkstelligen.

#### Concrete voorstellen:

- Regel gebruik van laser in verkeersleiding control zone.
- Eerlijke, desnoods harde, voorlichting aan de omgeving zodat er geen valse verwachtingen worden gewekt.
- OZB in directe omgeving koppelen aan winstontwikkeling Schiphol.
- Stimuleer het gebruik van de modernste en ontmoedig het gebruik van oude type vliegtuigen door aanzienlijke prijsdifferentiatie en selectieve toewijzing van start en landing slots.
- Onnodige en **vermijdbare** overlast voorkomen door
  - o Aanpassen van de verkeersleidingsprocedures bij vertrek en nadering
  - o Flexibilisering van de vertrek routes
- Vliegveiligheid omwille van milieu niet verder aantasten
  - o Baantoewijzing minder rigide
  - o Vliegroutes minder rigide

#### Motief

De Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) voelt zich betrokken bij de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart en Schiphol in het bijzonder. De VNV is van mening dat met de aanpassing van enkele procedures vermijdbare overlast kan worden verminderd en dat de vliegveiligheid niet verder hoeft te worden aangetast.



## Onderbouwing

Inleiding. Het is waar dat transport van goederen en mensen emissie van stoffen en geluid met zich meebrengt. Dit treft ook de luchtvaart, hoewel in vergelijking (per ton / kilometer) de luchtvaart relatief goed scoort. Het is ook waar dat transport in de hedendaagse samenleving noodzakelijk is. Niet alleen om de benodigde goederen zoals bijvoorbeeld levensmiddelen en medicijnen op de juiste plaats te krijgen maar ook om mensen bij elkaar te brengen. De luchtvaart neemt in dit proces een cruciale rol in. Met name voor het internationaal georiënteerde Nederland is de Nederlandse luchtvaart en daarmee ook de nationale luchthaven een onmisbare schakel.

Millimeter regiem. In het drukbevolkte Nederland en met name rondom Schiphol vinden veel mensen, mede dankzij de ligging van de luchthaven, werk en kiezen daar voor hun leefomgeving. Een aantal daarvan ervaart milieuhinder ten gevolge van transportactiviteiten, zoals tengevolge van overvliegende vliegtuigen. Diverse vanuit de overheid geïnitieerde initiatieven hebben als doel de ervaren (geluids-) hinder te verminderen en te kanaliseren. Voorbeelden daarvan zijn het omvangrijke geluidsisoïatieprogramma en de aanleg van de polderbaan. Dit beleid heeft geleid tot een systeem waarbij niet de heersende windrichting het gebruik van de landings en startbanen bepaald, maar de geluidspreferentie. Een fijnmazig net van geluid-bereken-punten zou dit systeem controleerbaar moeten maken. De minister heeft, tijdens de kamerbehandeling van haar fijnmazige voorstel, beargumenteerd dat zo "flitspaalgedrag van piloten" voorkomen wordt. De (schiphol)wet die de aanleg van de polderbaan mogelijk maakte kenmerkt zich door de wens van de minister om de Nederlandse luchtvaart tot op de millimeter te willen regelen, in de verwachting dat daardoor de omvang van de ervaren geluidsoverlast ook zou kunnen worden geregeld en verminderd.

Reacties uit de omgeving geven echter een ander beeld. In die zin heeft de wet dan ook niet het beoogde effect. Maar niet alleen de omgeving heeft kritiek, ook de luchtvaartsector ondervindt problemen met het te rigide karakter van de wet. Voorbeelden daarvan zijn het starre systeem van baantoewijzing met name in relatie tot vliegveiligheid (dwarswind problematiek en parallel starten). Daarbij speelt er nog een ander veiligheidsaspect. De gekozen verkeersleidingsprocedures zorgen ervoor, dat een nauwkeurige brandstofplanning in de nadering naar Schiphol vrijwel onmogelijk is. En juist brandstof is (met name in de laatste fase van de vlucht) een cruciale veiligheidsfactor. Tenslotte gaf de minister ("flitspaalgedrag") blijk geen enkel inzicht te hebben in de feitelijke (on)mogelijkheden in vliegprocedures. De wens van de minister om middels het millimeteren van de omgeving van Schiphol het milieu en de veiligheid te dienen beschouwt de VNV dan ook als onvoldoende.

## Veiligheid

Laser. Het (commerciële) gebruik van Laser wint in een aantal landen aan populariteit en heeft door verblinding van de piloot al geleid tot incidenten en vliegtuigongevallen. Teneinde zowel de passagiers als de omwonenden te beschermen dient het gebruik van lasers in de nabijheid van vliegvelden worden geregeld. Concreet voor Schiphol betekent dat voor het gebruik van een laser in de control zone van Schiphol een ontheffing zou moeten worden verkregen via het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze ontheffing dient uitsluitend te worden afgegeven, wanneer zekerheid bestaat dat vliegverkeer er geen hinder van ondervindt.

### Concreet

- Regel gebruik van laser in control zone van Schiphol

## Milieu en vliegveiligheid

Dwarswind. Milieu en vliegveiligheid kunnen elkaar bijten. Zo is bv. het baantoewijzingssysteem van Schiphol primair ingegeven door milieuargumenten en niet door vliegveiligheidsargumenten. Dit leidt tot een systeem wat niet alleen afwijkt van normaal geldende internationale regelingen (ICAO), maar ook tot het nemen van risico 's die piloten normaliter liever zouden willen vermijden. Een voorbeeld daarvan is de dwars- en staartwind problematiek.

Turbulentie. Ook kunnen economische ontwikkelingen en vliegveiligheid elkaar bijten. Zo is het bekend dat bebouwing op en rondom luchthavens turbulenties veroorzaken die ongewenste effecten hebben op de vliegveiligheid. De drang naar bebouwing in het relatief kleine Nederland, heeft dan ook een keerzijde op de vliegveiligheid. En dat is niet alleen nadelig voor de passagiers, maar kan ook ongewenste gevolgen hebben voor dezelfde volgebouwde omgeving van een luchthaven.

Synergie. Soms zijn milieu en vliegveiligheid niet noodzakelijkerwijs eikaars tegenpolen en kunnen ze wel degelijk samengaan. Een mooi voorbeeld daarvan is het verminderen van de (geluidsemisatie) aan de bron. Om veiligheidsredenen <sup>1</sup> zal de gezagvoerder zoveel mogelijk brandstof willen overhouden bij de landing. Een gunstig neveneffect is dat dit ook een economisch voordeel biedt. Daarnaast veroorzaakt een lager brandstofverbruik minder emissie en dus ook minder geluidproductie. Een, omwille van de vliegveiligheid, geringer brandstofgebruik heeft dus een positief effect op het milieu.

Geluidshinder. Voor geluidshinder zijn twee partijen nodig, de zender (vliegtuig) en de ontvanger (de mens in de omgeving).

<sup>1</sup> De hoeveelheid brandstof aan boord bepaalt de beschikbare tijd voordat er **moet** worden geland. In noodsituaties bepaalt de hoeveelheid brandstof dus de beschikbare tijd voor analyse en oplossingen (op = op). De hoeveelheid brandstof limiteert dus het aantal beschikbare opties om de noodsituatie het hoofd te bieden. Daarom zullen gezagvoerders om veiligheidsredenen zoveel mogelijk brandstof willen overhouden en dus zo min mogelijk willen gebruiken.

Het vliegtuig. Met betrekking tot de zender is een aanpassing aan de bron het beste.

Moderne vliegtuigen met moderne motoren verbruiken minder brandstof en dat heeft minder emissie van schadelijke stoffen en geluid tot gevolg. Het is daarom aan te bevelen het gebruik van moderne vliegtuigen nog meer te stimuleren. De huidige stimuleringsmaatregelen dienen verder te worden uitgebreid en er dient een veel effectiever pakket van stimulerende c.q. ontmoedigende maatregelen te worden gemaakt. We denken hierbij aan invloed op het gebruik van Schiphol(slots) en aan financiële prikkels (prijs differentiatie).

Priisdifferentiatie. Mede door de heftige concurrentie stellen luchtvaartmaatschappijen investeringen in de modernisering van de vloot uit, het benodigde geld ontbreekt gewoon. Daarentegen stijgen de winsten van de service aanbieders en de luchthavens. Een herschikking van de gehanteerde tarieven kan daarom ook ruimte bieden voor investeringen in moderne vliegtuigen. Reële horizonbepalingen zijn bij een stimuleringspakket nodig. Dat betekent wel dat de overheid invloed moet hebben op de tariefstructuur van de service aanbieders (LVNL) en de luchthaven.

Capaciteit. Een ander krachtig instrument om het gebruik van moderne vliegtuigen op Schiphol te stimuleren is het selectief uitgeven van landingsrechten.

De omgeving. Een wellicht grotere winst kan worden behaald bij de ontvanger. Daarbij moet juist niet worden gedacht aan geluidsisolatieprojecten (met allerlei ongewenste neveneffecten), maar aan het vergroten van de acceptatiegraad.

Harde, eerlijke voorlichting. Goede en bovenal eerlijke (desnoods harde) voorlichting voorkomt dat er valse verwachtingen worden gewekt. Valse verwachtingen ondermijnen het vertrouwen in de overheid en de acceptatiegraad van de maatregelen. Ook hier is een horizonbepaling essentieel, dan weten mensen waar ze voor de volgende periode aan toe zijn.

Schiphol OZB bonus. Een andere mogelijkheid om de acceptatiegraad te verbeteren is een directe (persoonlijke) economische koppeling<sup>2</sup>. Daarbij zou bv. kunnen worden overwogen om de winstontwikkeling van de luchthaven aan de hoogte van de Onroerende Zaak Belasting in de directe omgeving te koppelen. Dus hoe meer winst Schiphol maakt, des te lager wordt de Onroerende Zaak Belasting. Een soort Schiphol- OZB bonus dus.

<sup>2</sup> *De ontwikkeling van de parijse luchthaven Orly heeft, naar verluid, een directe positieve economische koppeling met de lokale omgeving. Dit heeft blijkbaar geleid tot lokale (politieke) initiatieven richting centrale overheid, om het aantal toegestane vliegbewegingen niet te reduceren*

### Concreet

- Stimuleer het gebruik van de modernste vliegtuigen en ontmoedig het gebruik van oudere types vliegtuigen door forse prijsdifferentiatie en voorkeur bij slottoewijzing bij gebruik van moderne (schone en stille) vliegtuigen.
- Verhoog acceptatiegraad van de omgeving door eerlijke voorlichting
- Ontwikkel een Schiphol OZB bonus. Koppel de hoogte van de OZB aan de winstontwikkeling van Schiphol

### **Vermijdbare overlast.**

Geluidsemissie. In tegenstelling tot autoverkeer gaat een vliegtuig juist (veel) meer verbruiken bij lage snelheden. Omwille van optimalisatie van het gebruik van de landingsbanen draagt de verkeersleiding soms dergelijke lage snelheden op. De door de verkeersleiding opgedragen afwijkingen van het ideale vliegp pad kunnen een 500% hoger brandstofverbruik veroorzaken<sup>3</sup>. Dat komt doordat bij lage snelheden (onder 275 km/hr) de landingsklappen en het landingsgestel moeten worden geselecteerd. De (geluids) emissie stijgt niet alleen door het benodigde hogere motorvermogen maar ook door de wervelingen die de landingsklappen en het landingsgestel veroorzaken. Dus bij lage snelheden stijgt de emissie en het geluid aan de bron enorm. Dit verschijnsel is tot op zekere hoogte te voorkomen. Hoe? Door het aanpassen van zowel de vertrek als de naderingsprocedures van en naar Schiphol.

### Vertrek Procedures.

Veiligheid. De start is de meest kritische fase van de vlucht. Het veiligheidsaspect dient dan ook de absolute prioriteit te hebben in de baankeuze en de vertrekprocedures. Het huidige systeem van baantoewijzing met de daaraan gekoppelde vliegpaden belemmert, dat aan dat uitgangspunt wordt voldaan. De jaarlijks beschikbare geluidsruijnte ligt als een ijzeren harnas om Schiphol heen en leidt tot het bovengenoemde systeem van baantoewijzmg. De problematiek rondom het parallelle starten heeft dit voor de buitenwereld zichtbaar gemaakt. Omwille van de veiligheid moet het systeem dat de vluchtbanen bij vertrek tot op de millimeter wil regelen, dan ook op de schop.

Flexibiliteit. Daarvoor in de plaats zou een systeem met een grote mate van flexibiliteit moeten komen, waarbij de baan wordt gekozen die wat wind betreft het gunstigste ligt. De verkeersleiding geeft de gezagvoerder, na vertrek, een initiële vliegriichtung op naar een bepaald punt op een cirkel ongeveer op 5 kilometer rondom schiphol. Vanaf dat punt kan de vliegplan route worden gevolgd. Het vliegtuig geproduceert het minste geluid als het vliegtuig "clean" is (zonder landingsgestel uit en zonder start klappen). De optimale snelheid verschilt per vliegtuigtype en daarom moet de toegewezen snelheid niet te

<sup>3</sup> Bij het ideale vliegp ad (dalend met een snelheid van  $\pm 425$  km/hr) gebruikt een typisch veel gebruikt vliegtuig, de B737, 20% van de brandstof tijdens een horizontale vlucht met een snelheid van 275 km/hr

star worden geregeld. Met andere woorden, meer flexibele vertrekprocedures en daaraan gekoppelde meer flexibele verkeersleidingprocedures verminderen de totale hoeveelheid geproduceerd geluid. Een dergelijke benadering legt een grotere verantwoordelijkheid voor het realiseren van vermijdbare overlast bij de verkeersleiding.

#### Concreet

- Vertrekprocedures flexibiliseren (op "heading" starten tot een punt ongeveer 5km van de startbaan en vanaf daar de reguliere vertrekroute).

#### Naderingsprocedures naar Schiphol

Het ideale vluchtprofiel is een vliegbaan van de kruishoogte met een laag toerental, waarbij het vliegtuig als het ware zweeft, naar een punt op ongeveer een hoogte van 1000 meter en 12 kilometer van de landingsbaan. De snelheid neemt daarbij geleidelijk af van de kruissnelheid naar ongeveer 425 km/hr. Vanaf daar moet dan geleidelijk de landingsconfiguratie worden ingesteld en de snelheid dienovereenkomstig worden vermindert. Vanaf een hoogte van 300 meter (op ongeveer 5 kilometer van de landingsbaan) dient het vliegtuig geheel te zijn gestabiliseerd voor de landing. Bij een dergelijk vluchtprofiel wordt de minste geluid geproduceert en het laagste brandstofgebruik gerealiseerd.

Nederlands luchtruim. Ondanks de huidige systematiek om middels goede planning (slots) vertrektijden te regelen om zo wachtpatronen in de lucht te vermijden, blijkt het voor de Nederlandse verkeersleiding nodig telkens de vluchtpatronen aan te passen. De verkeersleiding gebruikt normaliter geen wachtpatronen maar past de snelheid en de vliegbaan (in zowel horizontale als verticale zin) van het vliegtuig aan. Daarmee wordt afgeweken van het ideale en meest geluidarme vliegp pad. In tegenstelling tot b.v. het verkeersgebied van Londen, wordt in Nederland vrijwel geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om wachtpatronen op relatief grote hoogte (boven 3000 meter) te gebruiken, met daaraan gekoppeld een standaard kort naderingspatroon overeenkomstig het hierboven beschreven ideale vliegp pad. Dit wordt mede ingegeven door de structuur van het Nederlandse luchtruim in combinatie met het baantoewijzingssysteem. De huidige verkeersleidingsprocedures rondom schiphol maken het onmogelijk om het ideale dalingsprofiel te volgen en veroorzaken (vermijdbare) overlast.

#### Concreet:

- Richt het Nederlandse luchtruim zo in dat het ideale naderingsprofiel kan worden gevlogen
- Gebruik de operationele expertise van de verkeersleiding en verkeersvliegers om dit ideale profiel mogelijk te maken.

## **Verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder;**

**Voorstel:** Regel gebruik van laser in verkeersleiding control zone. Dit betreft niet alleen grote commerciële laser systemen, echter ook zogenaamde 'handheld' laser systemen voorzover deze boven een bepaald vermogen uitkomen danwei een gevaar voor de luchtvaart vormen.

**Effect:** Door het gebruik van laser in de nabijheid van een luchthaven te reguleren, kan wellicht op bepaalde plekken c.q. bepaalde tijden geen financieel voordeel gehaald worden uit de reclame werking dan wel de aantrekkingskracht van een dergelijk systeem op een beoogde doelgroep. Controle op de naleving dient door het bevoegd gezag te geschieden en die zin is dat een uitbreiding van het bestaande pakket aan taken. De Mainport functie wordt niet beïnvloed. Het grote voordeel van deze maatregel is een beperking van het risico op een ongeval of incident voor zowel de passagiers als de omwonenden.

**Voorstel :** Eerlijke, desnoods harde voorlichting aan de omwonenden in de omgeving van Schiphol zodat er geen valse verwachtingen worden gewekt

Dit voorstel heeft geen feitelijke invloed op de mainport functie, het milieu of risico. Wel zal de hinderbeleving aanzienlijk verminderen, doordat de acceptatiegraad wordt verbeterd. En dat zal op termijn gunstig kunnen uitwerken voor de mainport functie.

**Voorstel :** OZB in directe omgeving koppelen aan winstontwikkeling Schiphol.

**Effect:** Voor dit voorstel geldt hetzelfde als het vorige. Wel zou eventueel de korte termijn winstontwikkeling van de luchthaven kunnen worden gedrukt door bijdragen aan de OZB tegemoetkoming. Daar staat echter tegenover dat op langere termijn de mainport naar verwachting zich veel verder kan ontwikkelen dan nu, omdat de acceptatiegraad van de hinder wordt verhoogd.

**Voorstel** Stimuleer het gebruik van de moderne vliegtuigen en ontmoedig (sterker dan nu het geval is) het gebruik van oude type vliegtuigtypes door aanzienlijke prijsdifferentiatie en selectieve slottoewijzing.

**Effect:** Een dergelijk prijsbeleid vereist een invloed van de overheid op de prijsstelling van Schiphol. Dat heeft consequenties voor de mate van privatisering. Een ander krachtig instrument is het toebedelen van start en landingslots. Ook dit vereist een grotere invloed van de Nederlandse overheid. De effecten op de Nederlandse mainport functie zullen dan ook op termijn gunstig zijn. De gevolgen voor het milieu en de geluidshinder zijn buitengewoon gunstig evenals voor de externe veiligheid.

**Voorstel** Aanpassen van de verkeersleidingsprocedures en vliegroutes bij vertrek en nadering waardoor onnodige en vermijdbare overlast wordt voorkomen.

Effect: Hiervoor moet de structuur van het Nederlandse luchtruim structuur worden herzien. Dat kan gevolgen hebben voor het militaire en het civiele gebruik van het luchtruim. Daarentegen kan de capaciteit van Schiphol toenemen (vergelijk Londen Heathrow) en dat is gunstig voor de mainport functie. T.a.v van de geluidshinder ligt dat wat moeilijker. Door flexibilisering en spreiding kunnen andere omwonenden dan de groep die nu altijd "getroffen" is, ook enige (tijdelijke) hinder ervaren. Dat effect kan worden verkleind door eerder genoemde maatregelen. Het belangrijkste voordeel is dat de totale hoeveelheid aan (geluids)emissie wordt verkleind en dit heeft een direct positief effect op het milieu. Het risico van incident door tekort aan brandstof wordt, mede door de gunstigere brandstofplanning, gereduceerd en dat is ook gunstig.

Voorstel: Vliegveiligheid omwille van milieu niet verder aantasten, maak baantoewijzing en het gebruik van vliegroutes minder rigide

Effect: In principe gelden hiervoor dezelfde effecten als bij het vorige voorstel, met dien verstande dat met name de externe veiligheid wordt verbeterd door vliegveiligheid primair te stellen.

### **Informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden.**

#### Wijze van uitvoering:

In samenspraak met relevante sectorpartijen en het ministerie van Verkeer en Waterstaat, is de VNV bereid constructief mee te werken aan realisering van genoemde onderwerpen.

#### Inschatting van termijn:

Afhankelijk van de bereidheid van betrokken partijen om constructief mee te werken, kunnen voorgestelde maatregelen op relatief korte termijn worden ingevoerd. Ervaring leert echter dat dergelijke aanpassingen meer tijd vergen. Vooralsnog verwacht de VNV dat de genoemde voorstellen op korte termijn kunnen worden geïnitieerd en dat een principe akkoord over onder meer aanpassing van de luchtruimindeling en de wijziging van de procedures binnen zes maanden haalbaar is.

Rene de Groot,

President

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

V00088 De Kwakel

Door strakkere afspraken en sancties ervoor zorgen dat bewoners weten waar ze aan toe zijn, waar het de aanvliegeroutes betreft.

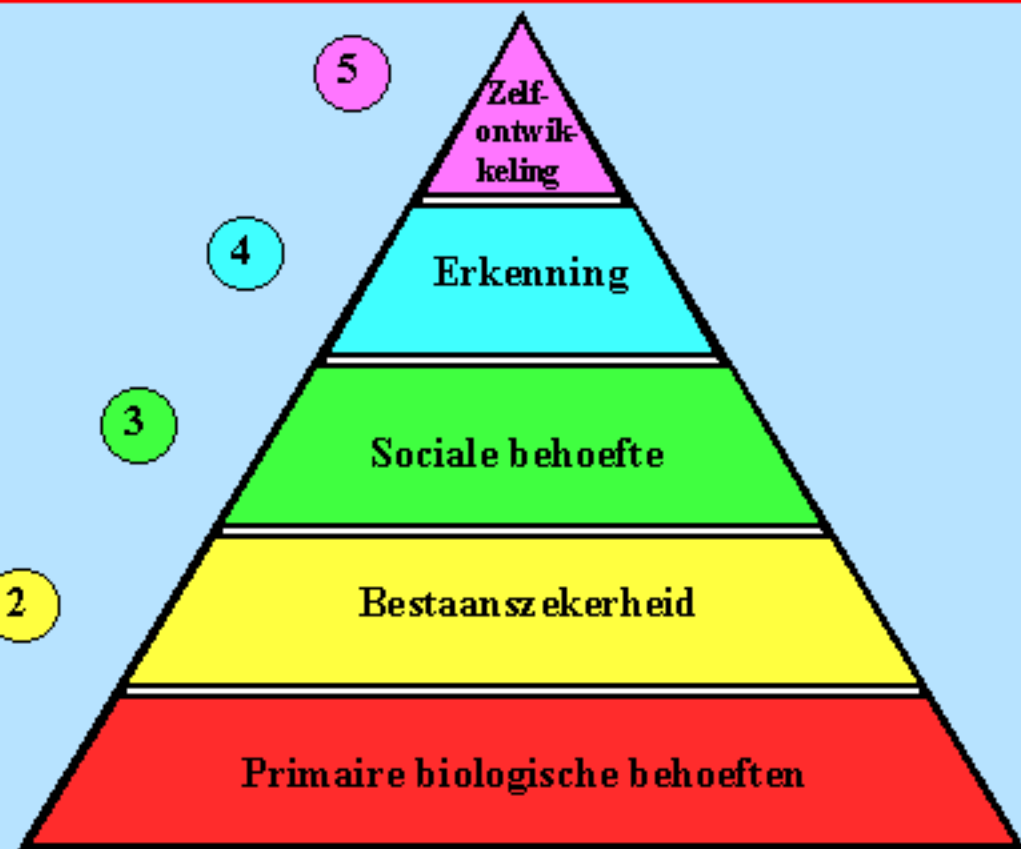
Het komt nu regelmatig voor dat een aantal vliegtuigen dwars over onze woonwijk vliegt, terwijl het gros de aanvliegeroute volgt die over een aangrenzend landelijk gebied loopt. De vliegtuigen die afwijken zorgen voor veel ergernis en irritatie. Je weet namelijk nooit waar je aan toe bent. Een telefoontje met COSM leverde het onwaarschijnlijke argument op dat de kortste route de veiligste is. Echter, dat voelt totaal niet zo, wanneer er een vliegtuig over je huis heendenderd. Ongetwijfeld is het voor het vliegtuig, de maatschappij en inzittenden het veiligst, maar het kan onmogelijk veiliger zijn voor de mensen op de grond.

Hinder en ergernis zullen enigszins beperkt blijven. Omwonenden zullen makkelijker wennen aan hun lot en er rekening mee kunnen houden. Milieubelasting wordt er helaas niet minder van, tenzij het leefmilieu van mensen wordt bedoeld.

De technische details kan ik uiteraard niet geven, maar ik denk dat het relatief eenvoudig is om ook de 10% van de vliegtuigen die naast de routes vliegt (dwars door de berm en de weilanden - om het in autotermen uit te drukken) ook op de weg te houden. Daarbij zullen ongetwijfeld economische belangen een rol spelen, zoals te halen timeslots en landingsrechten, maar ik denk dat we nu voor mensen moeten kiezen. De luchthaven en de vliegtuigen zijn er immers voor mensen, dus moet het belang van mensen - gezondheid en welzijn - voorop staan. Economische belangen komen pas daarna. Zie de piramide van Maslow (<http://www.fractal.org/Bewustzijns-Besturings-Model/Pres-BBM-A/sld008.htm>).



# Behoeftenhiërarchie van Maslow



### **V00089 woonplaats onbekend**

een incidentenregistratie systeem registreert en vergelijkt incidenten en bijna ongelukken met vliegtuigen en zoekt matches.

dezelfde systematiek als bij vliegtuigongevallen dient te worden toegepast bij incidenten ter voorkoming van vliegtuigongevallen.

het lijkt evident dat door incidenten te vergelijken en de oorzaak te onderzoeken dat mogelijke ongelukken kunnen worden voorkomen en procedures kunnen worden verbeterd

De raad voor de transportveiligheid zou dit moeten opzetten. De WVB pleit hier al voor sedert het onderzoek naar de Bijlmerramp. De sector heeft hiervoor echter geen enkele belangstelling en dit blijkt bepalend voor de termijn van realisatie

M/S/SG/PSG	dienst <b>DGTL</b>
<b>DAB</b>	
29 JULI 2005	
Behandeling:	
<input type="checkbox"/>	eindparaaf
<input type="checkbox"/>	advies
<input checked="" type="checkbox"/>	ambtelijk afdoen
<input type="checkbox"/>	ter kennisgeving
Volg nr:	
Afdoening voor:	

Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium  
National Aerospace Laboratory NLR



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
T.a.v. Drs. M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

behandeld door  
XXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXX  
telefoon  
XXXXXXXXXXXX  
ons ordernummer  
5053113  
ons kenmerk  
ATEP/1202  
datum  
27 juli 2005

onderwerp  
Verbetervoorstellen Schipholbeleid

Bijlage: 1

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Hel Nationaal Lucht- en Ruimtevaart laboratorium (NLR) heeft op 30 juni in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid elf verbetervoorstellen aangeboden aan liet Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Graag presenteren **wij** ook aan u het document met deze verbetervoorstellen.

Het NLR is in Nederland het kennisinstituut op het gebied van lucht- en ruimtevaart en heeft vele jaren ervaring met onderzoek naar de balans tussen milieu en luchtvaart. Het instituut is goed ingevoerd in het Schipholbeleid. Op deze ervaring baseert het NLR een aantal concrete voorstellen voor verbetering van het Schipholbeleid en de verstandhouding tussen Schiphol en haar omgeving. Sommige voorstellen werken gunstig uit voor de luchtvaartsector, andere juist voor omgeving en omwonenden. Bij het formuleren van de voorstellen is voor een pragmatische benadering gekozen. Er is zo veel mogelijk aangesloten bij de bestaande situatie en de meest fundamentele uitgangspunten zijn niet ter discussie gesteld.

Uitgangspunt voor de verbetervoorstellen is de effectiviteit van het Schipholbeleid te verhogen, een optimale balans tussen milieu en mainport-ontwikkeling te bereiken en daarover een vruchtbare dialoog tussen overheid, sector en omgeving te stimuleren. Kortom, beleid dat effectief, transparant en gebalanceerd is.

De voorstellen hebben onder meer betrekking op stillere vliegtuigtechniek *en* vliegprocedures, een flexibel handhavingssysteem, het concentreren of spreiden van vliegbewegingen, heldere en voorspellende geluidsinformatie, hel combineren van metingen en berekeningen, het actualiseren van ongeval kansen, het versterken van de hub-functie en het verbeteren van de omissieboekhouding.

Indien gewent kunt u meer exemplaren van het document niet de verbetervoorstellen aanvragen. Ook is het document elektronisch beschikbaar via het Internet: [www.nlr.nl/en](http://www.nlr.nl/en) [www.evaluatieschipholbeleid.nl](http://www.evaluatieschipholbeleid.nl).

Hoogachtend,

Ir. F.J. Abbink  
Technisch Directeur



Postadres  
Postbus 90502  
1006 BM Amsterdam

NLR Amsterdam  
Anthony Fokkerweg 2, 1059 CM Amsterdam  
Telefoon (020) 511 31 13, Fax (020) 511 32 10

NLR Noordoostpolder  
Voorsterweg 31, 8316 PR Marknesse  
Telefoon (0527) 24 84 44, Fax (0527) 24 82 10

Vertrek  
Departures 2



# Evaluatie Schipholbeleid

Voorstellen tot verbetering



**Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium**

National Aerospace Laboratory NLR

Anthony Fokkerweg 2  
1059 CM Amsterdam  
P.O. Box 90502  
1006 BM Amsterdam  
The Netherlands  
Telephone +31 20 5113113  
Fax +31 20 5113210  
Web site: [www.nlr.nl](http://www.nlr.nl)



## **Evaluatie Schipholbeleid**

Voorstellen tot verbetering





## **Effectief, transparant en gebalanceerd**

Voor u liggen elf NLR-voorstellen voor verbetering van het beleid rond Schiphol.

De voorstellen zijn samengesteld voor de evaluatie van het Schipholbeleid. De overheid nodigt betrokkenen uit voor deze evaluatie verbetervoorstellen in te dienen.

Getracht is een breed scala aan voorstellen te formuleren, zowel op deelfacetten als op de brede beleidsissues. De voorstellen kunnen afzonderlijk worden beschouwd maar ze hebben (deels) ook een samenhang.

Sommige voorstellen zijn bedoeld als verbeteringen van het bestaande beleid, andere initiëren nieuw beleid; sommige zullen (relatief) gunstig uitwerken voor de luchtvaartsector, andere juist gunstig voor de omgeving en omwonenden. Steeds is als uitgangspunt gekozen de effectiviteit van het Schipholbeleid te verhogen, een optimale balans tussen milieu en mainport-ontwikkeling te bereiken en daarover een vruchtbare dialoog tussen overheid, sector en omgeving te stimuleren. Beleid dus dat effectief, transparant en gebalanceerd is.

Bij het ontwikkelen van de voorstellen is voor een pragmatische benadering gekozen. Gepoogd is zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande situatie en de meest fundamentele uitgangspunten niet ter discussie te stellen.

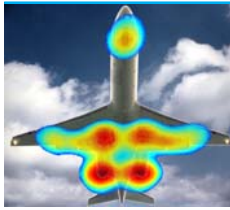
Het NLR is in Nederland het kennisinstituut op het gebied van lucht- en ruimtevaart en heeft vele jaren ervaring met onderzoek naar de balans tussen milieu en luchtvaart. Het instituut is goed ingevoerd in het Schipholbeleid. Op deze ervaring baseert het NLR in dit rapport een aantal concrete voorstellen voor verbetering van het Schipholbeleid en de verstandhouding tussen Schiphol en haar omgeving. Bij de voorstellen is rekening gehouden met de kern van het Schipholbeleid: een duurzame balans bieden tussen de groei-behoefte van de mainport Schiphol en de bescherming van de omgeving tegen negatieve effecten van het vliegverkeer. De verschillende voorstellen houden daarnaast rekening met internationale ontwikkelingen voor milieu en luchtvaart, zoals de ACARE-doelstellingen<sup>1</sup> die in Europees verband worden nagestreefd en de ICAO<sup>2</sup> richtlijn voor “balanced approach to aircraft noise management”.

<sup>1</sup> ACARE: Advisory Council for Aeronautical Research in Europe

<sup>2</sup> ICAO: International Civil Aviation Organisation







### 1 Geluidsreductie

Stillere vliegtuigtechniek en vliegprocedures kunnen de geluidsbelasting effectief terugdringen. In voorstel 1 pleiten we voor een betere betrokkenheid van de overheid bij de internationale ontwikkelingen voor de vermindering van brongeluid en voor geluidsarme vliegprocedures. Zowel de mainport als de omwonenden profiteren daarvan. Een proactieve opstelling van de overheid zorgt er voor dat Nederland op de ontwikkelingen inspeelt en daarvoor internationaal draagvlak creëert. Dit bevordert een *level playing field* voor Schiphol.

Pag. 7

### 2 Herijking referentiejaar 1990

Het referentiejaar 1990 voor het Schipholbeleid is te lang geleden voor het publieke geheugen. De (publieke) discussie over dat beleid is daardoor onnodig abstract. In voorstel 2 pleiten we voor een herijking. Door de milieubelasting voor referentiejaar 1990 te combineren met een recent woningenbestand worden referentiegetallen verkregen die de discussie doorzichtiger maken. Uitgangspunt blijft dat de milieueffecten van Schiphol niet slechter mogen zijn dan in 1990.



Pag. 11



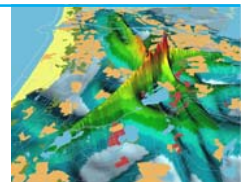
### 3 Flexibel handhavingssysteem

De bestaande handhavingssystematiek in het Schipholbeleid levert garanties voor milieu en omgeving, maar is niet flexibel. Er ligt zo veel vast dat een serieuze dialoog over verbeteringen geblokkeerd wordt. In voorstel 3 pleiten we voor een flexibeler handhavingssysteem dat de sector meer mogelijkheden laat de toegestane geluidsruimte te gebruiken en bovendien de implementatie van ontwikkelingen zoals nieuwe geluidsarme vliegprocedures mogelijk maakt.

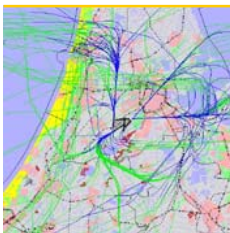
Pag. 15

### 4 Geluidslandschap

In voorstel 4 bepleiten we de aanpassing van de norm Totaal Volume Geluid (TVG), één van de huidige beleidsinstrumenten. De verbeterde versie is gebaseerd op een geïntegreerd geluidslandschap. Dit geeft een realistischer maat voor het totale geluidsvolume en is beter uit te leggen aan de omgeving.



Pag. 19



### 5 Vliegbewegingen: concentreren of spreiden?

Aan zowel het concentreren als het spreiden van luchtverkeer zitten voor- en nadelen. In voorstel 5 bepleiten we inventarisatie van de mogelijkheden en beperkingen van de verschillende opties. Schiphol hanteert nu een model van concentratie. Meer spreiding biedt wellicht betere mogelijkheden om het milieueffect van de verkeersafhandeling te optimaliseren. Wanneer zo meer rekening gehouden kan worden met de wensen van de omwonenden leidt dat tot een grotere acceptatie.

Pag. 21

### 6 Overgang naar geluidsmaat $L_{den}$

De vertrouwde geluidsmaat  $K_e$  wordt vervangen door de Europese geluidsmaat  $L_{den}$ . Die overgang is niet triviaal en vergt een zorgvuldige aanpak. In voorstel 6 pleiten we voor een andere gelijkwaardige overgang dan tot nu toe gehanteerd, die beter aansluit bij de doelstelling van maximaal 10.000 woningen met hoge geluidbelasting (35  $K_e$ ). In combinatie met voorstel 3 ontstaat een systeem dat gelijkwaardig is aan de oorspronkelijke, aan de PKB gerelateerde, doelstelling van maximaal 10.000 woningen, maar dan met de  $L_{den}$  als maat voor de geluidsbelasting.



Pag. 25



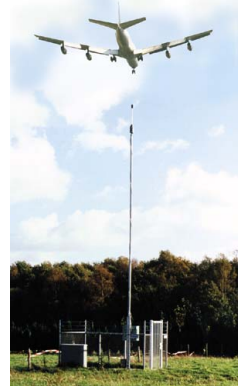
Pag. 29

### 7 Heldere, voorspellende geluidsinformatie

Lawaai-beleving volgt een andere systematiek en logica dan de gehanteerde geluidsmaten. De kloof tussen publiek en beleid laat zich beter overbruggen door toegankelijke geluidsinformatie te verstrekken. Informatie die aansluit bij de beleving van omwonenden kan (een deel van) het wantrouwen wegnemen. Zo wordt geluid al minder als hinder ervaren. In voorstel 7 bepleiten we verbetering van de informatie aan omwonenden, door eenvoudige en transparante weergave van het routegebruik, rustperiodes per regio en alternatieve geluidsmaten zoals de N<sub>Axx</sub>.

### 8 Meten en rekenen

Rekenmodellen zullen nodig blijven, maar de resultaten zijn niet altijd realistisch. Er is grote behoefte aan een nieuw rekenmodel dat grondig geijkt wordt met metingen. In voorstel 8 pleiten we voor de ontwikkeling van zo'n model, waarin factoren als geluidskarakteristieken, vliegtuiggewicht, wind en luchtvochtigheid, meer en beter tot hun recht komen dan in de huidige modellen. Realistische gegevens over geluidsbelasting maken de communicatie met de omwonenden meer transparant.



Pag. 33



Pag. 35

### 9 Ongevaskansen actualiseren

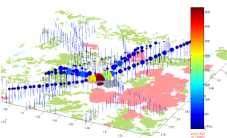
De statistieken van de laatste jaren geven aan dat de ongevalsrisico's voor startende en landende vliegtuigen nog steeds afnemen. In voorstel 9 bepleiten we daarom die ongevalsrisico's voor Schiphol te actualiseren. Nu is de statistiek nog gebaseerd op ongevalsgegevens uit de periode 1980–1997.

### 10 Versterking van hub-functie

Versterking van de hub-functie van Schiphol is noodzakelijk voor de ontwikkeling van de mainport. In voorstel 10 bepleiten we een onderzoek naar de mogelijkheid om het *point to point*-verkeer geleidelijk over te plaatsen naar een andere luchthaven. Dit heeft een gunstig effect op de ontwikkelingsmogelijkheden van de hub, op de kwaliteit van de hub en uiteindelijk ook op de groeimogelijkheden van het *point to point*-verkeer.



Pag. 37



Pag. 39

### 11 Verbeterde emissieboekhouding

De bestaande emissieboekhouding van Schiphol is te grof om enige invloed te hebben op operationele keuzes. In ons laatste voorstel pleiten we om op basis van actuele vluchten de emissies van vliegtuigen te monitoren. Om te kunnen aansluiten bij internationale ontwikkelingen wordt voorgesteld daarbij ook een vertaling te maken van uitstoot naar concentraties.

## Geluidsreductie

Stillere vliegtuigtechniek en vliegprocedures kunnen de geluidsbelasting effectief terugdringen. In voorstel 1 pleiten we voor een betere betrokkenheid van de overheid bij de internationale ontwikkelingen voor de vermindering van brongeluid en voor geluidsarme vliegprocedures. Zowel de mainport als de omwonenden profiteren daarvan. Een proactieve opstelling van de overheid zorgt er voor dat Nederland op de ontwikkelingen inspeelt en daarvoor internationaal draagvlak creëert. Dit bevordert een *level playing field* voor Schiphol.

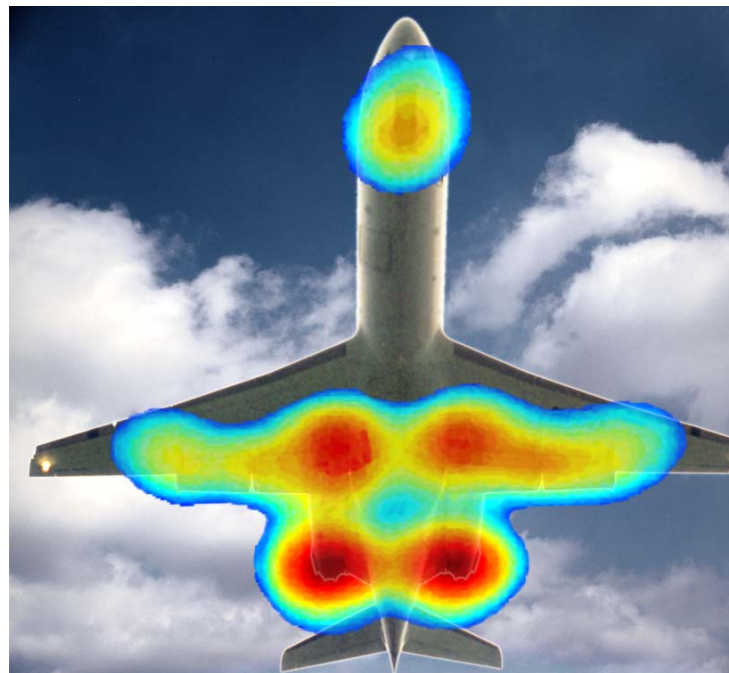
### Introductie

De laatste decennia is veel geld uitgegeven aan grootschalige geluidsisolatie van woningen rond Schiphol. De aandacht richtte zich daarbij sterk op de bestrijding van de gevolgen van geluidsbelasting, minder op de oorzaak. De mogelijkheden het probleem bij de bron aan te pakken bleven veelal buiten beeld. Toch is zo'n aanpak in toenemende mate veelbelovend. Stillere vliegtuigen en vliegprocedures bieden mogelijkheden om de hoeveelheid geluid daadwerkelijk terug te dringen.

Vermindering van het brongeluid kan in de toekomst een belangrijke bijdrage leveren aan de bestrijding van vliegtuiglawaai. Technieken voor stillere motoren zijn in ontwikkeling, en moeten verder gestimuleerd worden.

Technologische vernieuwing belooft ook de geluidsproductie van het *airframe* terug te dringen, wat van toenemend belang is voor de landingsfase.

Geluidsarme procedures vormen een andere veelbelovende aanpak voor de geluidsproblematiek in de luchtvaart. Te denken valt aan 4-D navigatie, *Advanced Continuous Descend Approach (ACDA)*, *decelerated approaches*, en *minimum noise take-offs*. Met geavanceerde technologie kunnen gecompliceerde procedures steeds veiliger worden uitgevoerd.



### Voorstel

We pleiten in dit voorstel om te investeren in de ontwikkeling van geluidsarme luchtvaarttechnologie en vliegprocedures door overheidsparticipatie in internationale programma's. Wat is de potentie? Met een



inventarisatie van de mogelijkheden en beperkingen op dit gebied wordt de basis gelegd voor een visie. Een visie op de toekomstige ontwikkeling van de geluidsbelasting, op de beleidsconsequenties en vooral ook op de onderzoeksactiviteiten waarmee Nederland de ontwikkeling kan stimuleren en sturen. Dat onderzoek vindt bij voorkeur plaats in internationaal verband. We willen aansluiten bij reeds bestaande ontwikkelingen en programma's voor *Operational Noise Abatement Procedures* in Europa (Eurocontrol en de Europese Commissie) en in de Verenigde Staten. Een sterke participatie van de Nederlandse overheid zal de positie van Schiphol versterken.

### **Motief**

Nederland beschikt over voldoende expertise om een sterke internationale rol te spelen bij de ontwikkeling van geluidsarme technologie en procedures. Het heeft daarmee ook vele mogelijkheden in huis om de innovaties snel te implementeren. Tot op heden werd op deze expertise maar beperkt beroep gedaan.

Gelet op de technologische ontwikkeling en de grote vraag naar stillere technologie lijkt dit het juiste moment om met succes een internationale positie te veroveren, en de mogelijkheden die er liggen te benutten. Dit rechtvaardigt een verschuiving van het beleidsaccent van immissie naar geluidsemissie, met behoud, of zo mogelijk verbetering van veiligheid en capaciteit.

Een actieve deelname van Nederland aan de internationale ontwikkelingen helpt de Nederlandse overheid bovendien om op de ontwikkelingen vooruit te lopen, tijdig keuzes te maken en haar invloed internationaal aan te wenden. Zo loopt de overheid minder kans achteraf te worden geconfronteerd met internationale beslissingen die niet passen binnen het staande beleid.

Wereldwijd is er groeiende aandacht voor geluidshinder. De markt voor geluidsarme vliegtuigen en vliegprocedures neemt toe, de belangstelling om te investeren in de ontwikkeling groeit. Nederland kan in die trend een katalyserende rol vervullen door de geluidsproblematiek helder te formuleren en aan te geven in welke richtingen de oplossing gezocht kan worden.

### **Onderbouwing**

Voor geen luchthaven ter wereld is zoveel geld uitgegeven aan geluidsisolatie als voor Schiphol. De opbrengst in termen van "goodwill" en acceptatie bleef daarbij beperkt. Investeren in de geluidsreductie aan de bron en in geluidsarme vliegprocedures biedt in dat opzicht waarschijnlijk een beter rendement. Investeren in daadwerkelijke vermindering van het waargenomen geluid schept maatschappelijk vertrouwen. De aanpak biedt, zeker op de langere termijn, uitstekende mogelijkheden; vooral voor het buitengebied, maar ook voor de directe omgeving van Schiphol. Nauwe aansluiting bij het

internationale onderzoek levert Nederland toegang tot waardevolle kennis voor “retrofits” van verbeteringen op andere luchthavens. Internationale samenwerking levert bovendien de beste basis voor een snelle en succesvolle invoering van nieuwe motortypen en procedures.

De innovatie van stille vliegtuigen en procedures vergt nauw overleg en goede samenwerking met vliegtuigfabrikanten en internationale luchtvaartinstanties. De medewerking van deze partijen zal groter worden naarmate de vraag naar geluidsbeperkende “producten” wereldwijd toeneemt en de toepassing naderbij komt.

### **Verwachte effecten**

Geluidsreductie aan de bron en geluidsarme procedures kunnen op termijn een niet te verwaarlozen bijdrage leveren aan de reductie van de geluidshinder per vliegtuigbeweging. De verkregen geluidsruimte biedt perspectief voor zowel de mainport-ontwikkeling als voor de omwonenden van Schiphol.

### **Uitvoering, realisatietermijn**

Alle betrokkenen hebben baat bij onderzoek naar de reductie van brongeluid. We stellen voor om het Knowledge and Development Center Schiphol (KDC) met het management van deze activiteiten te belasten. Dit biedt de beste waarborgen voor snelle toepassing, zodra de ontwikkelingen rijp zijn. Rendement is met name op de middellange termijn (vliegprocedures) en langere termijn (vliegtuigtechnologie) te verwachten, na circa vijf respectievelijk tien jaar.



## Herijking referentiejaar 1990

Het referentiejaar 1990 voor het Schipholbeleid is te lang geleden voor het publieke geheugen. De (publieke) discussie over dat beleid is daardoor onnodig abstract. In voorstel 2 pleiten we voor een herijking. Door de milieubelasting voor referentiejaar 1990 te combineren met een recent woningenbestand worden referentiegetallen verkregen die de discussie doorzichtiger maken. Uitgangspunt blijft dat de milieueffecten van Schiphol niet slechter mogen zijn dan in 1990.

### Introductie

Hoe kan zinvol vastgehouden worden aan het uitgangspunt dat de milieueffecten van Schiphol niet slechter mogen worden dan in 1990. Het referentiejaar is te lang geleden voor het publieke geheugen. Bovendien zijn de geluidsgegevens uit 1990 niet of niet met voldoende nauwkeurigheid bekend voor vergelijking met huidige gegevens.

### Voorstel

Het uitgangspunt dat “milieueffecten van de luchthaven Schiphol niet slechter mogen worden dan in 1990” zou omgezet kunnen worden in een modernere en meer recente versie. In plaats van voor actuele scenario's terug te rekenen naar aantallen woningen 1990 pleiten we in dit voorstel de milieubelasting



Bron: NASA/USGS



van referentiejaar 1990 te combineren met een recenter woningenbestand. Dit betekent dat voor de geluidbelasting van 1990 nieuwe recente referentiegetallen (aantallen woningen) worden bepaald.

### Motief

Politiek en beleidsmatig vervult het referentiejaar 1990 een belangrijke rol voor het milieubeleid rond Schiphol. Vijftien jaar na dato wordt het tijd voor een nieuw en meer recent referentiekader dat gelijkwaardig is aan het oude. Door het vertrouwde referentiejaar in een moderner jasje te steken, verandert er niets aan het beleid maar verbetert wel de communicatie tussen overheid, omwonenden en sector over dat beleid. De herijking maakt de discussie inzichtelijker. Recente woningbestanden geven een realistischer beeld van de feitelijke overlast.

Door het nieuwe referentiekader uit te breiden met meer gegevens dan in 1990 beschikbaar waren, kunnen de actuele scenario's in meer detail worden vergeleken. Ook dat verhoogt de transparantie van de discussie.



Het voorstel voor wijziging van de overgang van de geluidsmaat  $K_e$  naar  $L_{den}$ , zoals bepleit in voorstel 6, versterkt de behoefte om referentiejaar 1990 te herijken.

### **Onderbouwing**

Het uitgangspunt voor dit voorstel blijft dat de milieueffecten van Schiphol niet slechter mogen worden dan in 1990, terwijl tevens de sinds die tijd gerealiseerde vermindering van de geproduceerde geluidbelasting zichtbaar blijft. Het nieuwe referentiekader is gelijkwaardig aan het bestaande kader en levert dus dezelfde doelstelling op.

### **Verwachte effecten**

Een gelijkwaardige overgang naar een modernere referentie levert zowel de mainport als de omgeving voordelen op. Een recenter toetsingskader biedt meer duidelijkheid en transparantie en is beter hanteerbaar. Maar niet alleen de communicatie wordt verbeterd, ook de vergelijking van de modelberekeningen wordt logischer. Doordat veel meer elektronische gegevens beschikbaar zijn biedt een recent toetsingskader betere mogelijkheden voor toetsing

### **Uitvoering, realisatietermijn**

Wetswijzigingprocedure met een realisatietermijn van 1 jaar.



## Flexibel handhavingssysteem

De bestaande handhavingssystematiek in het Schipholbeleid levert garanties voor milieu en omgeving, maar is niet flexibel. Er ligt zo veel vast dat een serieuze dialoog over verbeteringen geblokkeerd wordt. In voorstel 3 pleiten we voor een flexibeler handhavingssysteem dat de sector meer mogelijkheden laat de toegestane geluidsruijnte te gebruiken en bovendien de implementatie van ontwikkelingen zoals nieuwe geluidsarme vliegprocedures mogelijk maakt.

### Introductie

De huidige handhavingssystematiek, vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB), is gebaseerd op middelregelgeving. Dit geeft de omgeving van de luchthaven harde en gedetailleerde garanties dat de geluidsbelasting niet toeneemt. Deze aanpak biedt zekerheid, maar is niet flexibel. Luchtvaartsector en omwonenden kunnen geen serieuze dialoog meer voeren over aanpassingen van routes en procedures. Dat leidt tot frustratie, wat bij omwonenden op zich al de beleving van hinder verhoogt. Bovendien kan de luchtvaartsector, door de rigide regels, het toegestane geluidskwantum niet effectief benutten. En er is onvoldoende prikkel om te investeren in technologische maatregelen en zich in te zetten voor potentiële verbeteringen om bijvoorbeeld geluidsarme procedures te kunnen uitvoeren.

Het LVB gaat uit van vastgelegde handhavingpunten. Op die punten mag een bepaalde grens van geluidsbelasting in principe niet worden overschreden. Alleen in specifieke gevallen is een kleine overschrijding toegestaan. Dit biedt weliswaar bescherming aan gebieden buiten deze punten maar sluit verbetering van vliegprocedures vrijwel uit. Overschrijding op het ene handhavingpunt mag niet gecompenseerd worden met onderschrijding op een ander punt.



Zowel voor de luchtvaart als voor de omwonenden is dat een suboptimale situatie.

Het LVB legt ook de vliegroutes in hoge mate vast. Het vliegverkeer moet de voorgeschreven routes volgen. Zo is er geen mogelijkheid om de ruimte binnen milieu- en veiligheidsnormen optimaal te benutten.

**Voorstel**

Het huidige beleid kan verbeterd worden door middelregelgeving te vervangen door doelregelgeving op basis van een maximaal aantal woningen. Als de overheid wil dat in de toekomst niet meer dan 10.000 1990-woningen binnen een gebied met hoge geluidsbelasting liggen, dan kan dát het beste tot regel worden verheven. De huidige handhavingspunten, TVG en de regels voor route- en baangebruik kunnen dan vervallen. Gehandhaafd worden alleen de vooraf afgesproken aantallen geluidsbelaste woningen binnen bepaalde contouren.

De voordelen van die aanpak zijn evident: de sector kan haar beleid gemakkelijker sturen en voor de IVW is de doelregel eenvoudig te handhaven.

**Motief**

Het huidige handhavingssysteem is inflexibel, niet transparant en vormt een beletsel voor het invoeren van verbeteringen in de vluchtuitvoering, die tot vermindering van de geluidshinder zouden kunnen leiden. Het beschreven nieuwe handhavingssysteem heeft eenzelfde beschermingswaarde, is transparant en biedt de luchtvaart en de omgeving meer flexibiliteit voor verbetering en vernieuwing van vliegroutes en landingsprocedures.



**Onderbouwing**

Doelregelgeving op basis van een maximum aantal woningen heeft grote voordelen, zowel voor de omgeving als voor de luchtvaart. Het criterium is transparant en begrijpelijk. Ieder jaar worden eenvoudig de woningaantallen gepubliceerd, die binnen een bepaalde geluidscontour liggen, en vergeleken met het toelaatbare aantal. De systematiek biedt bovendien veel meer ruimte voor overleg tussen sector en omwonenden (CROS). De resultaten van dit overleg kunnen immers daadwerkelijk omgezet worden in concrete maatregelen. Tenslotte laat deze systematiek ook ruimte voor optimalisatie waarbij meer vliegtuigbewegingen dezelfde of minder overlast veroorzaken.

Dit voorstel wordt nog versterkt door het te combineren met voorstel 2 (Herijking referentiejaar 1990) en voorstel 6 (Overgang naar geluidsmaat  $L_{den}$ ).

**Verwachte effecten**

Het voorstel verhoogt de inzichtelijkheid waardoor de discussie tussen luchthaven en omgeving vergemakkelijkt wordt en zinvoller overleg gevoerd kan worden over ontwikkelingen en te nemen maatregelen.

**Uitvoering, realisatietermijn**

Invoering van dit voorstel vereist een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Tijdens de hiervoor benodigde procedure kan met de voorgestelde problematiek worden proefgedraaid, waarna, als het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit van kracht is, snel tot invoering kan worden overgegaan.

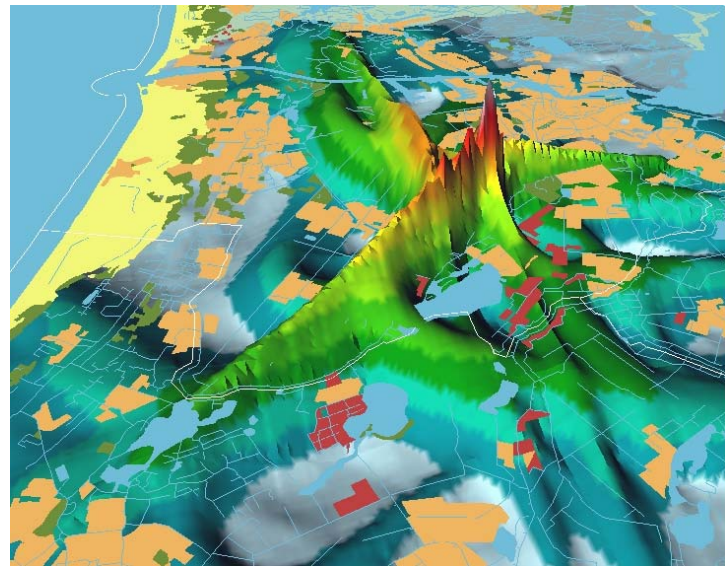


## Geluidslandschap

In voorstel 4 bepleiten we de aanpassing van de norm Totaal Volume Geluid (TVG), één van de huidige beleidsinstrumenten. De verbeterde versie is gebaseerd op een geïntegreerd geluidslandschap. Dit geeft een realistischer maat voor het totale geluidsvolume en is beter uit te leggen aan de omgeving.

### Introductie

Voorstel 3 pleit voor een nieuw handhavingssysteem met als instrument alleen een maximaal aantal woningen. Beleidsinstrumenten zoals handhavingpunten, regels voor baan- en routegebruik en Totaal Volume Geluid (TVG) komen daarmee te vervallen. Een alternatieve benadering is de verbetering van de bestaande beleidsinstrumenten, met name voor het TVG. De norm TVG stelt een grens aan de totale geluidsproductie van de luchtvloot op Schiphol. Het criterium werd ontwikkeld om, naast de systematiek met handhavingpunten, extra garanties te bieden, zodat de totale hoeveelheid geluid in de regio, over de periode van een jaar bepaald, niet boven een bepaalde grens uitkomt. De TVG-norm moest mede voorkomen dat “tussen” de handhavingpunten door gevlogen kon worden en dat de meteomarge in alle punten gebruikt kon worden. De ervaring met het huidige stelsel leert echter dat hiervan geen sprake is, en dat slechts één of enkele handhavingpunten bepalend zijn voor de milieucapaciteit van de luchthaven. De mogelijkheid om de ruimte binnen de milieu- en veiligheidsnormen optimaal te benutten is daardoor beperkt. De huidige TVG is een kunstmatige grootheid, gebaseerd op berekeningen<sup>3</sup>. Daardoor is het criterium slechts met moeite uit te leggen aan buitenstaanders en roept het veel discussie op. De TVG-norm kan bovendien de toepassing van geluidsarme vliegprocedures belemmeren; de geluidsbelasting dicht bij de landingsbaan telt namelijk zwaarder mee dan die in de veelal bewoonde gebieden onder de aanvliegeroute verder weg.



<sup>3</sup> Rekenkundig gemiddelde van de geluidbelasting in 33 referentiepunten rond een fictieve baan. De referentiepunten liggen in een rechthoekig raster van 10 bij 2 km op een onderlinge afstand van 1 km, beginnend op 7 km van het begin van de startbaan en eindigend op 17 km.



**Voorstel**

In plaats van het TVG te definiëren op het geluidsniveau van een aantal discrete punten, kan worden uitgegaan van het continue geluidslandschap rond de luchthaven. Zo ontstaat daadwerkelijk een maat voor totale volume aan geluid. De aanpassing maakt de berekeningen niet noemenswaardig ingewikkelder terwijl er een veel transparanter criterium ontstaat voor de beoordeling van de ontwikkeling van het totale geluidsvolume.

**Motief**

Als er een criterium voor het Totale Volume Geluid moet blijven, kan hieraan beter een realistischer berekening ten grondslag liggen. Het geïntegreerde geluid van een geluidslandschap is gemakkelijker uit te leggen aan buitenstaanders dan het huidige TVG.

**Onderbouwing**

De maat is realistisch, goed uit te leggen en te berekenen, en laat ruimte voor verbetering van vliegprocedures; de voordelige effecten van geluidsarme vliegprocedures worden beter verdisconteerd.

**Verwachte effecten**

De effecten van de aangepaste TVG-norm zullen gunstig zijn voor alle betrokken partijen. Er ontstaat een duidelijker en begrijpelijker criterium. De nieuwe TVG-opzet maakt het effect zichtbaar van geluidsarme procedures waardoor de toepassing van deze procedures meer wordt gestimuleerd.

**Uitvoering, realisatietermijn**

De aanpassing van de berekening voor de nieuwe TVG is relatief eenvoudig en op korte termijn te realiseren.

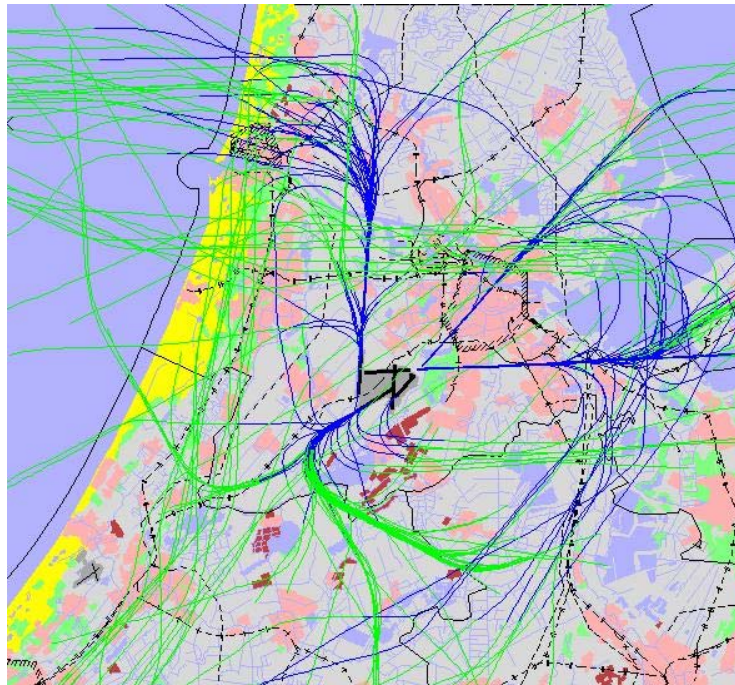
## Vliegbewegingen: concentreren of spreiden?

Aan zowel het concentreren als het spreiden van luchtverkeer zitten voor- en nadelen. In voorstel 5 bepleiten we inventarisatie van de mogelijkheden en beperkingen van de verschillende opties. Schiphol hanteert nu een model van concentratie. Meer spreiding biedt wellicht betere mogelijkheden om het milieueffect van de verkeersafhandeling te optimaliseren. Wanneer zo meer rekening gehouden kan worden met de wensen van de omwonenden leidt dat tot een grotere acceptatie.

### Introductie

Startend vliegverkeer kan langs vaste routes worden geleid (*Standard Instrument Departures*) of juist langs gespreide routes. Bij sommige luchthavens, zoals Schiphol, is gekozen voor concentratie en bij andere, zoals Chicago, voor spreiding. Voor landend vliegverkeer ligt het laatste deel van de nadering veelal vast, maar in het traject daarvoor streeft de verkeersleiding vaak spreiding na om de capaciteit van de landingsbaan optimaal te benutten.

Concentreren of spreiden? Beide methoden hebben hun voor- en nadelen. Enige spreiding biedt omwonenden die last hebben van vliegtuiglawaai dikwijls soelaas. Bij hen bestaat vaak een sterke wens om geregeld wat rust te hebben. Onbeperkte spreiding van het startend en landend luchtverkeer is niet aan te bevelen. De ervaring leert dat het overvliegen van gebieden die eerder vrij waren van luchtverkeer een sterke toename van het aantal klachten ten gevolge heeft.



**Voorstel**

We pleiten ervoor om systematisch uit te zoeken wat de mogelijkheden en beperkingen zijn van de spreiding of concentratie van vliegverkeer. Dit overzicht kan de basis vormen voor nadere besluitvorming. Ervaringen, onder andere in Sydney, leren dat een zorgvuldig beleid van spreiding en concentratie goede mogelijkheden biedt om de relatie met de omgeving te verbeteren.

**Motief**

De hinderbeleving van omwonenden rond Schiphol wordt mede gevoed door een gevoel van machteloosheid omdat alles al onwrikbaar vastligt. Speelruimte in de vliegroutes kan verbetering brengen. Door op gezette tijden de concentratie of spreiding van het vliegverkeer te wijzigen kunnen gebieden in de omgeving van de luchthaven anders worden belast. Wanneer de luchthaven daarbij goed rekening houdt met de wensen van de omwonenden, zal de acceptatie van de geluidshinder in gunstige zin beïnvloed worden.

De ruimte voor spreiding van luchtverkeer neemt nog toe bij uitvoering van het flexibeler handhavingssysteem, beschreven in voorstel 3. De combinatie vergroot de mogelijkheden om geluidsoverlast terug te dringen door de routing van het verkeer af te stemmen met omwonenden.

**Onderbouwing**

Binnen bepaalde grenzen kan, net als bij Sydney, ook rond Schiphol het vliegverkeer anders worden geoptimaliseerd. Zo kan gericht omgegaan worden met baanpreferenties met bestaande aan- en uitvliegprocedures. Een flexibeler handhavingssysteem (voorstel 3) schept extra mogelijkheden om routes te spreiden of te verleggen. Ook in de vliegprocedures zelf kunnen in een aantal gevallen nog preferenties worden aangebracht.

Vragen die daarbij aan de orde komen: welke keuzemogelijkheden zijn er? Is er een redelijke mate van voorspelbaarheid, waardoor keuzes vooraf met omwonenden afgestemd kunnen worden? En wat zijn de consequenties voor de ligging van geluidscontouren, en daarmee voor de locaties van geluidbelaste woningen?

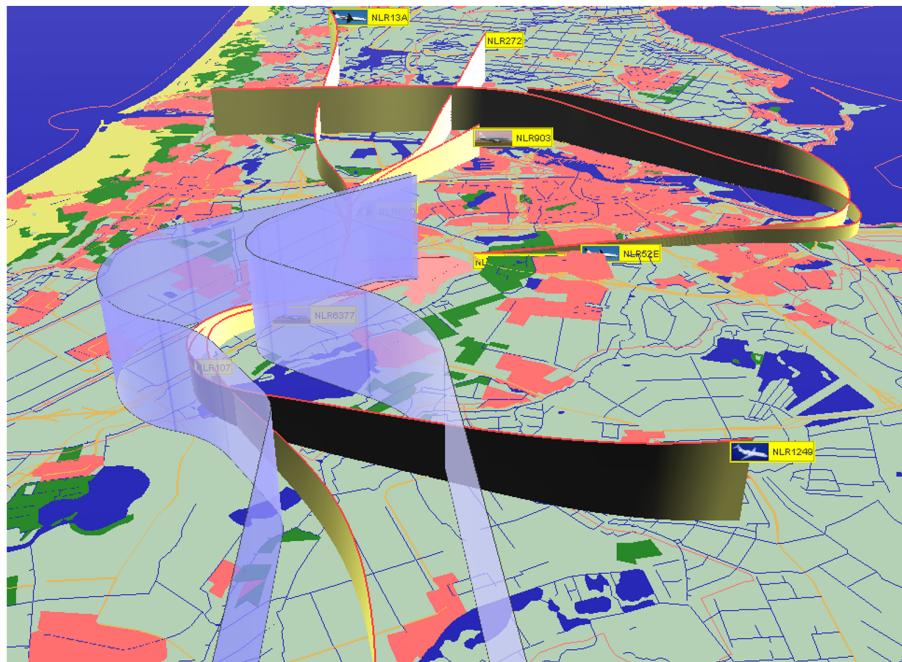
In welke mate de consequenties van spreiding aanvaardbaar zijn zal onderwerp moeten zijn van overleg met de regio. Daarbij moeten de mogelijkheden en beperkingen van de benadering niet alleen voor de huidige situatie, maar ook voor de toekomst worden verkend.

### Verwachte effecten

De voorgestelde inventarisatie levert inzicht in de mogelijkheden om op een verantwoorde manier aan wensen van omwonenden tegemoet te komen. Door op gezette tijden de ruimtelijke verdeling van het vliegverkeer te variëren kan de bestaande overlast anders worden verdeeld.

### Uitvoering, realisatietermijn

Alle betrokkenen hebben baat bij onderzoek naar het spreiden of concentreren van vliegverkeer. We stellen voor om het Knowledge and Development Center Schiphol (KDC) met het management van deze activiteiten te belasten. Dit biedt de beste waarborgen voor een snelle toepassing, zodra de ontwikkelingen rijp zijn. Rendement is op de korte termijn te verwachten.





## Overgang naar geluidsmaat $L_{den}$

De vertrouwde geluidsmaat Ke wordt vervangen door de Europese geluidsmaat  $L_{den}$ . Die overgang is niet triviaal en vergt een zorgvuldige aanpak. In voorstel 6 pleiten we voor een andere gelijkwaardige overgang dan tot nu toe gehanteerd, die beter aansluit bij de doelstelling van maximaal 10.000 woningen met hoge geluidbelasting (35 Ke). In combinatie met voorstel 3 ontstaat een systeem dat gelijkwaardig is aan de oorspronkelijke, aan de PKB gerelateerde, doelstelling van maximaal 10.000 woningen, maar dan met de  $L_{den}$  als maat voor de geluidsbelasting.

### Introductie

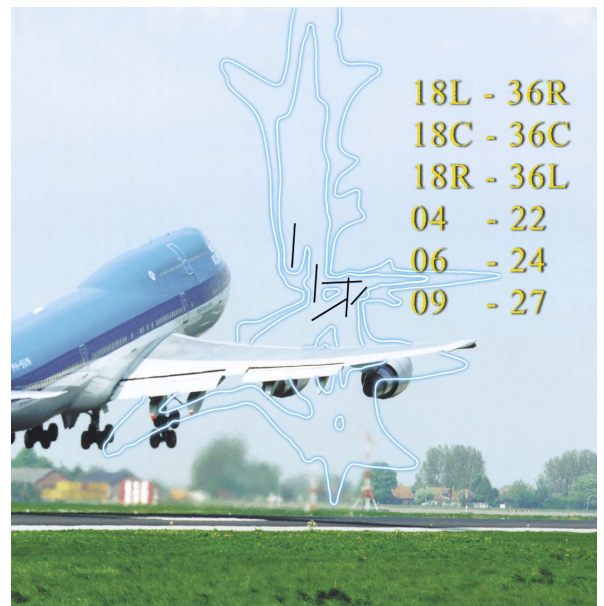
Met de komst van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is een overgang gemaakt van de geluidsmaat Ke naar de geluidsmaat  $L_{den}$ . De relatie tussen de totale geluidsbelasting en het geluid per vliegtuigbeweging is voor Ke een andere dan voor de  $L_{den}$ . Daardoor is voor Ke-waarden niet zonder meer een equivalente  $L_{den}$ -waarde vast te stellen. Dit bemoeilijkt de overgang van Ke naar  $L_{den}$ . De gelijkwaardigheid is vooral relevant voor de ligging van de contouren, waaraan immers rechten ontleend kunnen worden. De Ke-contouren zullen een wat andere vorm hebben dan  $L_{den}$ -contouren

Bij de gehanteerde systematiek van de overgang van Ke- naar  $L_{den}$ -contouren is vooral gelet op de 35 Ke-contour, waarbinnen maximaal 10.000 woningen liggen. Uitgaande van het criterium dat niet meer dan 10.000 woningen een hoge geluidsbelasting mogen ondervinden is een andere overgang te prefereren.

### Voorstel

De essentie van wat er in de PKB staat is dat het geluid in zijn totaliteit niet mag toenemen en dat het aantal woningen met hoge geluidsbelasting (woningen binnen de 35 Ke-contour) niet meer dan 10.000 mag bedragen. Met dat uitgangspunt is een andere goed onderbouwde overgang van Ke naar  $L_{den}$  te construeren.

Dit gaat als volgt. Voor een overgangsjaar kan met een realistisch verkeersscenario op ieder punt rond Schiphol de geluidsbelasting per punt worden berekend in Ke. In het scenario is onder andere het soort en het aantal vliegtuigbewegingen opgenomen. Geven we de belasting in elk punt weer met een staafje dan ontstaat een driedimensionaal staafdiagram: een geluidslandschap waarvan de hoogtelijnen Ke-





contouren zijn. Door het aantal vliegbewegingen te verhogen of te verlagen kunnen we een geluidslandschap construeren waarvan de 35 Ke-contour precies 10.000 woningen omvat.

Voor dezelfde scenario's kunnen vervolgens  $L_{den}$ -waarden worden berekend. Het  $L_{den}$ -landschap lijkt globaal in hoge mate op het Ke landschap, maar wijkt daarvan plaatselijk iets af: de  $L_{den}$ -contouren lopen anders dan de Ke-contouren. Wel is het mogelijk om de  $L_{den}$ -contour te bepalen ( $L_{den}$  equ) die 10.000 woningen omsluit. De twee contouren zijn equivalent maar niet gelijk; er zijn huizen die wel binnen de 35 Ke contour vallen, maar niet binnen  $L_{den}$  equ, en omgekeerd. Voorgesteld wordt het gemiddelde te nemen van de waarde van  $L_{den}$  equ voor een aantal overgangsjaren: zeg 2001 tot 2005. Zo wordt op een geloofwaardige manier een  $L_{den}$ -waarde vastgesteld die equivalent is aan 35 Ke.

### **Motief**

De gelijkwaardige overgang van Ke-waarden naar  $L_{den}$  wordt in dit voorstel gebaseerd op een logisch en inzichtelijk uitgangspunt: het maximum van 10.000 woningen met hoge geluidsbelasting. Daarmee wordt een consistent beroep gedaan op de basisgedachte van de PKB. De voorgestelde overgang is bovendien veel beter uit te leggen aan betrokkenen, wat de transparantie van het beleid ten goede komt. De aanpak in dit voorstel komt extra tot zijn recht in combinatie met de herijking van het referentiejaar 1990 (voorstel 2) en de invoering van een flexibele handhaving (voorstel 3). Ook in die voorstellen vormt het 10.000-woningen-criterium het uitgangspunt.

### **Onderbouwing**

Bij de overgang van Ke naar  $L_{den}$  is de principevraag: houden we vast aan de letter van de overgangsbepaling (10.000 huizen binnen de 35 Ke contour) of baseren we ons op de basisgedachte: niet meer dan 10.000 woningen met een hoge geluidbelasting. Er zijn goede argumenten om voor dit laatste te kiezen. Gedeeltelijk vasthouden aan een oud handhavingssysteem bij het opzetten van een nieuw criterium biedt misschien houvast, maar werkt vertroebelend en is met het verstrijken van de tijd steeds lastiger uit te leggen.

Er is nog een tweede, meer inhoudelijk argument. Als we aannemen dat  $L_{den}$  een betere dosismaat is dan Ke dan zijn de 10.000 woningen binnen de  $L_{den}$  equ-contour de 10.000 meest belaste woningen en niet die binnen de 35 Ke contour. Met andere woorden: deze methode is eerlijker dan één die zich baseert op de letter van de PKB. Aan de politiek, de regio en de luchtvaartsector is dat goed uit te leggen.



**Verwachte effecten**

Inhoudelijk gezien zullen de effecten niet groot zijn. De winst zit vooral in de betere onderbouwing en de betere communiceerbaarheid.

**Uitvoering, realisatietermijn**

Met de thans beschikbare rekenmethodieken en databestanden kan dit voorstel binnen enkele maanden worden uitgevoerd. Er zijn geen wettelijke maatregelen voor nodig.





## Heldere, voorspellende geluidsinformatie

Lawaaibeleving volgt een andere systematiek en logica dan de gehanteerde geluidsmaten. De kloof tussen publiek en beleid laat zich beter overbruggen door toegankelijke geluidsinformatie te verstrekken. Informatie die aansluit bij de beleving van omwonenden kan (een deel van) het wantrouwen wegnemen. Zo wordt geluid al minder als hinder ervaren. In voorstel 7 bepleiten we verbetering van de informatie aan omwonenden, door eenvoudige en transparante weergave van het routegebruik, rustperiodes per regio en alternatieve geluidsmaten zoals de N<sub>Axx</sub>.

### Introductie

Er gaapt een onvermijdelijke kloof tussen wettelijke geluidsnormen en lawaaibeleving door burgers. Normen houden rekening met de totale geluidsbelasting rond een luchthaven, en bevatten formules om het cumulatieve effect van vliegbewegingen te berekenen. Er zijn wegingsfactoren voor het tijdstip, de hoogte en het type vliegtuig. De norm levert uiteindelijk één getal waarin alle effecten gedurende een heel jaar zijn verdisconteerd.

Ergernis aan lawaai volgt een heel andere systematiek: één lawaaiige vlucht kan een regen aan klachten veroorzaken. Omdat burgers zo'n heel andere logica volgen bij het beoordelen van geluid, wordt het

verband tussen de hinder en de

objectieve geluidscijfers vaak

niet begrepen. Zo wordt het

wantrouwen in de

geluidsnormen gevoed.

De kloof tussen wettelijke

geluidsnormen en de

lawaaibeleving van

omwonenden werd bij Sydney

Airport met succes overbrugd

door eenvoudige

informatievoorzieningen die

het publiek inzicht bieden in

de geluidsbelasting. De veelal

technische (geluids)informatie

wordt daartoe vertaald in een inzichtelijker vorm.

Door omwonenden van een luchthaven goed te informeren kan veel van het wantrouwen worden

weggenomen. Goed geïnformeerd zijn leidt op zich al tot een verminderde ervaring van hinder. Zeker

wanneer vooraf een goed beeld ontstaat van de geluidsbelasting, waardoor die een voorspelbaar karakter krijgt.



**Voorstel**

Ons voorstel is om voor de omwonenden van Schiphol een effectieve informatievoorziening op te zetten. Hierbij wordt gedacht aan een eenvoudige en transparante weergave van het routegebruik, rustperiodes per regio en een aanvullende geluidsmaat zoals de N<sub>Axx</sub><sup>4</sup>.

**Motief**

Verbeteren van de communicatie tussen sector en omwonenden is het primaire doel van dit voorstel. Het middel: betere, snellere informatie die vollediger en vooral inzichtelijker is en die direct aansluit bij de beleving van de omwonenden. Daarmee wordt ook (een deel van) het huidige wantrouwen weggenomen. Wie systematisch en betrouwbaar geïnformeerd wordt, heeft minder reden tot wantrouwen, en beleeft alleen daardoor al minder hinder van het geluid.



<sup>4</sup> N<sub>Axx</sub> staat voor Number Above xx: het aantal malen per te kiezen tijdseenheid dat een vliegtuigpassage boven het maximum van xx dB(A) uitkomt.



### Onderbouwing

De beoogde informatievoorziening brengt de omgeving van Schiphol op de hoogte hoe in de nabije toekomst met grote waarschijnlijkheid gevlogen gaat worden. Omwonenden kunnen zo actief reageren en zich voorbereiden op de verkeerssituatie over een uur, over een dag of over een week.

De prognose van de verkeerssituatie moet zo gepresenteerd worden dat omwonenden de consequenties voor hun eigen situatie goed kunnen beoordelen. Op Sydney Airport is een presentatie formaat ontwikkeld dat in Australië goed aansluit bij het belevingsniveau. De website vermeldt bijvoorbeeld het voorgenomen gemiddelde gebruik van, en de rustperiodes op, de afzonderlijke vliegroutes rondom de luchthaven. Daarbij zijn relatief simpele geluidsmaten zoals N<sub>Axx</sub> gebruikt.<sup>5</sup> Historische geluidgegevens kunnen met dezelfde systematiek toegankelijk worden gemaakt.

### Verwachte effecten

De effecten op de mainport zijn nihil. Het effect voor de omgeving kan substantieel zijn. Er ontstaat een beter inzicht in de relatie tussen de globale geluidsbelasting rond de luchthaven en de ondervonden hinder. Die hinder krijgt een voorspelbaar karakter, er kan beter gecommuniceerd worden over de ervaren effecten van bijvoorbeeld veranderingen in vliegprocedures en baan- en routegebruik waardoor de verantwoording achteraf begrijpelijker wordt en het vertrouwen in de luchthaven groeit. Vermindering van wantrouwen zorgt op zich al voor een reductie van de geluidshinder.

### Uitvoering, realisatietermijn

De voorgestelde informatievoorzieningen vergen geen aanvullend beleid. Hierdoor kan de voorziening relatief snel worden ingevoerd. De acceptatiegraad is hoog, zowel voor omwonenden als voor de sector.

<sup>5</sup> De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) gebruikte dezelfde N<sub>Axx</sub>-waarden in haar derde voortgangsrapportage aan de regering. N<sub>Axx</sub> wordt ook gebruikt in de evaluatie van de nieuwe handhavingssystematiek, die de regering binnenkort zal uitvoeren.



## Metten en rekenen

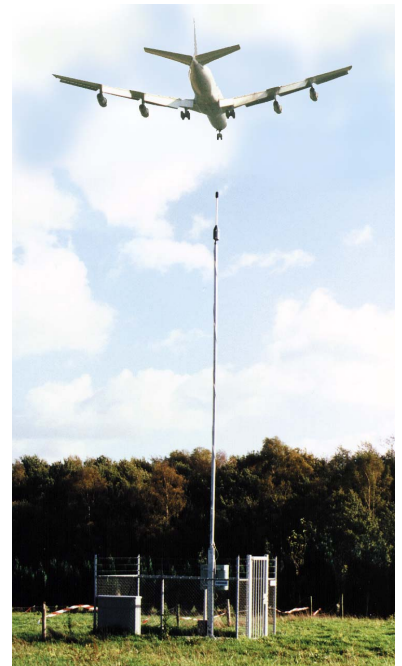
Rekenmodellen zullen nodig blijven, maar de resultaten zijn niet altijd realistisch. Er is grote behoefte aan een nieuw rekenmodel dat grondig geijkt wordt met metingen. In voorstel 8 pleiten we voor de ontwikkeling van zo'n model, waarin factoren als geluidskarakteristieken, vliegtuiggewicht, wind en luchtvochtigheid, meer en beter tot hun recht komen dan in de huidige modellen. Realistische gegevens over geluidsbelasting maken de communicatie met de omwonenden meer transparant.

### Introductie

Hoe betrouwbaar en hoe nauwkeurig zijn geluidsberekeningen? Is meten niet beter dan rekenen? Dat zijn de kernvragen waarop onder andere de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) ingaat in haar voortgangsrapportages.

Zonder vooruit te lopen op de bevindingen van de commissie kunnen we vaststellen dat rekenmodellen nodig zullen blijven. Het is niet mogelijk met alleen metingen van de geluidsbelasting een voldoende overzicht te krijgen.

Onomstreden is ook dat het huidige rekenmodel voor verbetering vatbaar is. Het model is te complex en mist desondanks een aantal belangrijke factoren. Er is grote behoefte aan een nieuw rekenmodel waarin factoren als geluidskarakteristieken, vliegtuiggewicht, wind en luchtvochtigheid, meer en beter tot hun recht komen. Eenmaal ontwikkeld zal dit model gevalideerd moeten worden aan de hand van degelijke meetresultaten.



### Voorstel

In dit voorstel bepleiten we het huidige model voor de berekening van geluidsbelasting te verbeteren zodat meer realistische waarden worden verkregen, die beter aansluiten bij gemeten waarden (met als leidraad de aanbevelingen in ECAC Doc. 29)<sup>6</sup>.

### Motief

Meer realistische berekeningen verhogen voor de samenleving de transparantie van het Schipholbeleid en komt de communicatie ten goede.

<sup>6</sup> De European Civil Aviation Conference (ECAC) geeft in ECAC Doc 29R een methodologie voor de berekening van geluidscontouren rond civiele luchthavens. Deze methodologie wordt aanbevolen voor gedetailleerde modellering van luchthavens en vliegtuigoperaties en is bedoeld om de diverse berekeningsmethoden die in gebruik zijn, te harmoniseren en te standaardiseren.



### **Onderbouwing**

Tot nu toe worden in de geluidsberekeningen de akoestische gevolgen van luchtvochtigheid en wind niet meegenomen. Daarnaast worden bepaalde gegevens zoals de categorieën voor vliegtuiggeluid<sup>7</sup> te grof ingedeeld. In het algemeen leiden geluidsberekeningen hierdoor tot andere geluidswaarden dan metingen in het veld. Dat verschil zorgt ervoor dat de berekeningen, evenals het beleid dat daarop is gebaseerd, door omwonenden gewantrouwd worden.

Betere berekeningen, gevalideerd met behulp van gedetailleerde metingen<sup>8</sup>, zullen het vertrouwen in het rekenmodel vergroten. Zo ontstaat een betere basis voor een constructief maatschappelijk debat.

### **Verwachte effecten**

Een betere overeenstemming tussen berekende en gemeten geluidsbelasting zorgt in de eerste plaats voor een betere communicatie over het gehanteerde beleid met de omgeving. Een beter vertrouwen in de rekenmodellen, bij omwonenden en samenleving, komt de transparantie van het beleid ten goede en zorgt dat de discussie zich concentreert op inhoudelijke en realistische aspecten.

### **Uitvoering, realisatietermijn**

De realisatie van een nieuwe rekensystematiek is afhankelijk van realistische modelontwikkelingen en van technisch moeilijk uitvoerbare metingen. Verbetering van het rekenmodel zal gevolgd moeten worden door aangepaste normering, wat waarschijnlijk de nodige tijd zal kosten.

<sup>7</sup> Motor- en vliegtuigfabrikanten verstrekken maar in zeer beperkte mate meetresultaten.

<sup>8</sup> Bij de berekeningen kan onder meer gebruik gemaakt worden van geluidsmetingen met dB Towers. dB Towers is een mogelijk toekomstige faciliteit voor innovatief wetenschappelijk onderzoek naar vliegtuiggeluid. Het bestaat uit twee hoge meettorens waar tussendoor wordt gevlogen. De torens worden uitgerust met de benodigde apparatuur voor het meten van vliegtuiggeluid en atmosferische omstandigheden. Met deze faciliteit kan de geluiduitstraling van vliegtuigen en helikopters nauwkeurig in meerdere richtingen worden gemeten. Vanuit Nederland wordt onder andere door het NLR geïnvesteerd in de faciliteit en het gerelateerde onderzoek. De faciliteit wordt mogelijk opgesteld in de VS.

## Ongevalskansen actualiseren

De statistieken van de laatste jaren geven aan dat de ongevalskansen voor startende en landende vliegtuigen nog steeds afnemen. In voorstel 9 bepleiten we daarom die ongevalskansen voor Schiphol te actualiseren. Nu is de statistiek nog gebaseerd op ongevalsgegevens uit de periode 1980–1997.

### Introductie

Bij het bepalen van de Externe Veiligheid rond Schiphol spelen ongevalskansen van startende en landende vliegtuigen een belangrijke rol. Hoe kleiner die kansen hoe kleiner de plaatsgebonden- en de groepsrisico's voor de omgeving.

Voor Schiphol zijn de ongevalskansen van startende en landende vliegtuigen bepaald op basis van historische ongevalsgegevens van veertig grote Amerikaanse en Europese luchthavens in de periode 1980–1997. Het is de vraag of deze gegevens nog actueel zijn.

Uit recente ongevalsstatistieken blijkt dat de luchtvaart wereldwijd nog steeds veiliger wordt. Flight International<sup>9</sup> meldt dat het Civil Aviation Safety Team (CAST) verwacht dat in Europa het aantal fatale ongevallen per vlucht in het jaar 2007 62 procent lager zal liggen dan in 1997. Voor Amerika is dat zelfs 73 procent. Volgens dezelfde bron is de fatale ongevalskans per (passagiers)vlucht in 25 jaar met een factor zes gedaald. Dit brengt de vraag naar voren of voor Schiphol meer actuele ongevalskansen toegepast zouden moeten worden.



### Voorstel

In dit voorstel pleiten we ervoor om voor Schiphol, en de met Schiphol vergelijkbare Amerikaanse en Europese luchthavens, de historische ongevalsgegevens tot en met 2004 te actualiseren en een statistische analyse te maken van de ontwikkeling in de civiele luchtvaart gedurende de laatste vijftien

<sup>9</sup> Flight International, 25-31 January 2005, Airline Safety Review





jaar. Verklarende factoren voor deze ontwikkeling kunnen worden geïdentificeerd waarna we toekomstige effecten van gerealiseerde en nog te realiseren veiligheidsverhogende maatregelen kwantificeren en extrapoleren.

### **Motief**

Voortschrijdend inzicht geeft aan dat de gebruikte ongevalskansen voor het berekenen van de externe veiligheid mogelijk verouderd zijn. De berekeningen houden onvoldoende rekening met *safety management*, operationele factoren en het effect van veiligheidsverhogende apparatuur, maatregelen die een wezenlijke veiligheidsverhogende invloed blijken te hebben.

### **Onderbouwing**

De huidige ongevalskansen voor het berekenen van de externe veiligheid zijn verouderd en leiden wellicht tot resultaten die een te somber beeld geven van de veiligheid rond Schiphol. Nieuwe ontwikkelingen dienen bij de evaluatie van het Schipholbeleid op gepaste wijze meegenomen te worden.

### **Verwachte effecten**

Toegenomen veiligheid van startend en landend verkeer zal de stijging van de risico's door de groei van de luchtvaart, uitgedrukt in Plaatsgebonden risico en Groepsrisico, (deels) compenseren.

### **Uitvoering, realisatietermijn**

Dit voorstel kan zonder wetswijziging, en op relatief korte termijn worden uitgevoerd

## Versterking van hub-functie

Versterking van de hub-functie van Schiphol is noodzakelijk voor de ontwikkeling van de mainport. In voorstel 10 bepleiten we een onderzoek naar de mogelijkheid om het *point to point*-verkeer geleidelijk over te plaatsen naar een andere luchthaven. Dit heeft een gunstig effect op de ontwikkelingsmogelijkheden van de hub, op de kwaliteit van de hub en uiteindelijk ook op de groeimogelijkheden van het *point to point*-verkeer.

### Introductie

Met een actief milieubeleid kan, binnen dezelfde milieugrenzen, meer verkeer worden geaccomodeerd. Het is zelfs denkbaar dat de milieugrenzen op den duur in de buurt van de capaciteitsgrenzen komen te liggen. Maar als de huidige groei zich voortzet loopt Schiphol vroeg of laat toch tegen grenzen aan die de mainport-ontwikkeling een halt toeroepen. De groeimogelijkheden van Schiphol zijn begrensd.

Met die fundamentele beperking kan op twee manieren worden omgegaan: wachten tot de wal het schip keert of tijdig anticiperen. Deze laatste benadering is verre te prefereren. Tijdig anticiperen is in hoge mate kostenbesparend en kwaliteitsverhogend.

Geleidelijk kan Schiphol de komende jaren alle vliegverkeer uitplaatsten dat niet aan de hub-functie bijdraagt. Dit heeft een gunstig effect op de ontwikkelingsmogelijkheden van de hub, op de kwaliteit van de hub en uiteindelijk ook op de groeimogelijkheden van het *point to point*-verkeer.

Schiphol is in principe een hub-airport met vrij veel *point to point*-verkeer. Het charter-vervoer en vooral de *low cost carriers* groeien sneller dan het hub-vervoer. Alles wijst erop dat deze ontwikkeling zich zal doorzetten. De twee typen vervoer stellen verschillende eisen, en dwingen de luchthaven zo tot het sluiten van allerlei compromissen. Voor het *point to point*-verkeer dreigt Schiphol te duur te worden en zijn de grondtijden te lang. Het hub-verkeer kan zich onvoldoende ontplooiën doordat te veel capaciteit wordt ingenomen door *point to point*-verkeer.





Schuift Schiphol fundamentele keuzes voor zich uit dan zullen de verschillende activiteiten op de luchthaven zich in de toekomst steeds meer vervlechten. Het gevolg: de luchthaven slibt dicht en wordt onaantrekkelijk voor alle verkeer: voor het *point to point*-verkeer al even zeer als voor het hub-verkeer.

### **Voorstel**

Voorgesteld wordt om de mogelijkheden te onderzoeken om op zo kort mogelijke termijn zo dicht mogelijk bij het centrum van het land een luchthaven te ontwikkelen, die geoptimaliseerd is voor *point to point*-verkeer en om dit verkeer van Schiphol naar die luchthaven over te plaatsen.

### **Motief**

Gezien de huidige prognoses loopt Schiphol vroeg of laat tegen zijn grenzen aan. Daarop vroegtijdig anticiperen heeft vele voordelen voor het Nederlandse luchtvaartproduct. De scheiding van de twee soorten luchtverkeer is een voor de hand liggende keuze en redelijk goed uitvoerbaar.

### **Onderbouwing**

Het voorstel schept nieuwe mogelijkheden voor Schiphol om zich als prominente Europese hub-*airport* te ontwikkelen. De omgeving van Schiphol wordt door de uitplaatsing van het *point to point*-verkeer ontlast. Dit leidt tot een betere dienstverlening en meer groeimogelijkheden op de luchthaven Schiphol.

### **Verwachte effecten**

Scheiding van de twee soorten luchtverkeer biedt Schiphol op termijn meer perspectief als hub-*airport* en KLM meer perspectief als hub-*carrier*.

### **Uitvoering, realisatietermijn**

Als besloten wordt om een bestaande luchthaven in of bij de Randstad te ontwikkelen tot een *point to point-airport*, wordt de doorlooptijd bepaald door de planologische procedures. Schiphol (dan wel de Sectorpartijen) kunnen belast worden met de verdere ontwikkeling van deze luchthaven. Aangezien de ontwikkeling van mainport Schiphol van nationaal belang is, moet realisatie binnen een redelijk korte termijn tot de mogelijkheden behoren.

Scheiding van de twee typen luchtverkeer heeft nogal wat gevolgen voor de infrastructuur en verkeersleidingprocedures. Hier moet in een vroeg stadium naar gekeken worden.

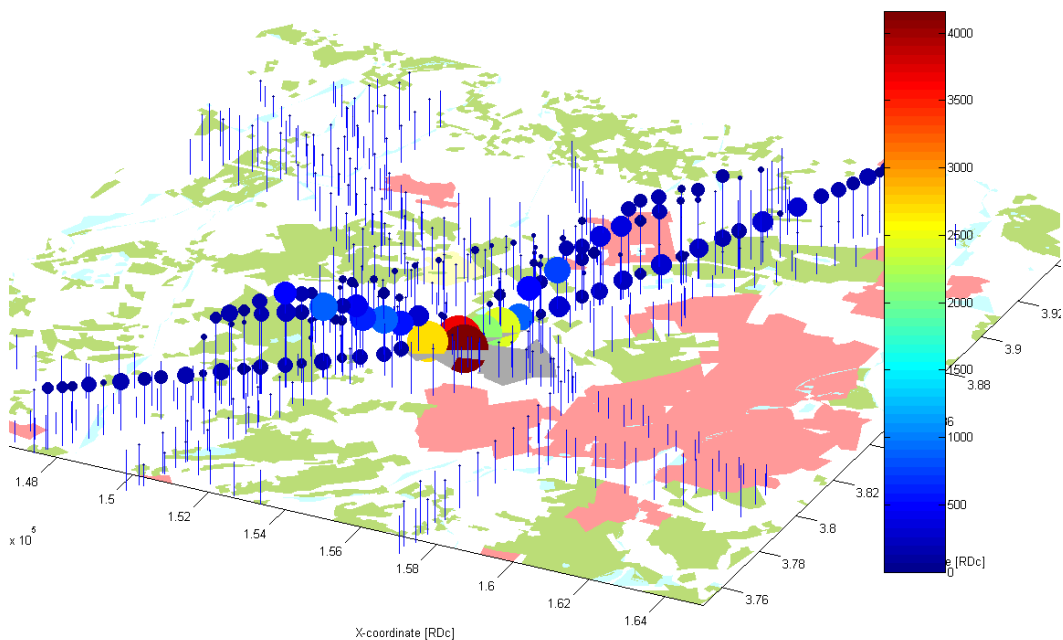
## Verbeterde emissieboekhouding

De bestaande emissieboekhouding van Schiphol is te grof om enige invloed te hebben op operationele keuzes. In ons laatste voorstel pleiten we om op basis van actuele vluchten de emissies van vliegtuigen te monitoren. Om te kunnen aansluiten bij internationale ontwikkelingen wordt voorgesteld daarbij ook een vertaling te maken van uitstoot naar concentraties.

### Introductie

De emissiegegevens van de vliegtuigen op Schiphol worden gebruikt om de uitstoot van stoffen, die lokale luchtverontreiniging veroorzaken, te toetsen op grenswaarden. Daarnaast wordt de bijdrage bepaald van de luchthaven aan het concentratieniveau van luchtverontreinigende stoffen in de omgeving. Dat laatste is van belang om te toetsen of de lucht in de omgeving van Schiphol voldoet aan de Europese normen voor luchtkwaliteit, op nationaal niveau vertaald in het Nederlandse Besluit Luchtkwaliteit. Hierbij is de relatie tussen vliegtuigemissies en concentratie van luchtverontreinigende stoffen in de omgeving van Schiphol van belang.

De huidige wet- en -regelgeving rond Schiphol voor vliegtuigemissies is eenvoudig, transparant en goed te handhaven, maar ook beperkt, star en niet in alle opzichten realistisch. Er wordt uitgegaan van standaard landing- en startprocedures<sup>10</sup> die soms ver afstaan van de werkelijkheid. Bij de huidige



systematiek zijn de mogelijkheden om de emissies te beïnvloeden voor de sector beperkt. Beschikbare maatregelen zijn rigoureu (stop op het aantal vluchten) of kostbaar en traag (een schonere Schipholvloot bewerkstelligen).

Er geldt geen aparte wet- en regelgeving rond Schiphol voor concentratieniveaus van luchtverontreinigende stoffen. Concentratieingen in de leefomgeving zijn echter goed uitvoerbaar en de resultaten daarvan geschikt voor de validatie van een luchtkwaliteitmodel dat ontworpen is voor de luchthaven en omgeving.

### **Het voorstel**

In dit voorstel bepleiten we een registratie- en beleidsturingssysteem voor de emissies van stoffen te ontwikkelen dat uitgaat van de werkelijke vliegbewegingen en weersomstandigheden. Het systeem vertaalt de uitstoot naar concentraties, en sluit daarbij aan op internationale en nationale wetgeving voor luchtkwaliteit. Het systeem is zo realistisch en accuraat dat het effect van alternatieve vliegoperaties en procedures zichtbaar wordt.

### **Motief**

De emissieboekhouding zoals vastgelegd in de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) is te grof om een relevant beeld te geven van concentraties. Door rekening te houden met actuele vliegprocedures, baan- en routegebruik en weersomstandigheden sluiten de emissieberekeningen beter aan bij de praktijk, wordt de effecten hiervan op emissies duidelijker en is bovendien een afweging mogelijk van geluid- en stoffen-emissies bij de keuze tussen alternatieve vliegroutes en vliegprocedures.

### **Onderbouwing**

Aspecten als vliegroutes en vliegprocedures hebben geen invloed op de huidige emissie berekeningen, terwijl die wel degelijk relevant zijn voor emissies en luchtkwaliteit. Bij geluidsbelasting wordt met deze aspecten wel rekening gehouden. Een betere koppeling van de monitoringsystemen voor geluid en emissies is aan te bevelen, zeker omdat verwacht wordt dat emissies (in de vorm van concentraties) een steeds grotere rol gaan spelen bij de operaties rond de luchthaven.

<sup>10</sup> Voor een beschrijving van de standaard methode van emissiemetingen en toegepaste vereenvoudigde standaard landing- en startprocedures (Landing and Take Off, LTO) wordt verwezen naar ICAO, Annex 16, deel II over vliegtuigemissies.



Met een meer accurate monitoring voor stoffenemissies kan de luchthaven beter sturen op concentraties in de omgeving. Ook zal de communicatie met de omgeving hierover verbeteren. Tevens vergroot dit voorstel de mogelijkheden om het effect van operationele en strategische keuzes te evalueren en met *trade off*-studies de beleidsafweging tussen geluid, emissies en capaciteit te onderbouwen.

### **Verwachte effecten**

Het systeem biedt meer duidelijkheid aan omgeving en sector over de invloed van de luchthaven op de luchtkwaliteit in de omgeving en over de bijdrage aan nationale en internationale normen en overeenkomsten.

### **Uitvoering, realisatietermijn**

Het voorstel vergt modelontwikkeling. Dit zal minimaal zes maanden tot een jaar kosten.



## **Dit is het NLR**

Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), opgericht in 1919, doet toegepast onderzoek voor de lucht- en ruimtevaartsector. Het zet zijn kennis en ervaring ook daarbuiten in, op terreinen als energie, civiele techniek, en land- en waterbeheer.

In de twee vestigingen van het NLR – in Amsterdam en in de Noordoostpolder – werken zo'n 700 mensen: van vliegtuigbouwkundigen tot psychologen en van wiskundigen tot economen en materiaalkundigen. Een bont multidisciplinair gezelschap dat in wisselende teams onderzoek verricht voor een breed palet van klanten: overheden, grote en kleine industrieën, luchtvaartinstanties en ruimtevaartorganisaties. Zowel nationaal als internationaal.

De onderzoekers van het NLR zetten zich dagelijks in om de luchtvaart veiliger te maken en de milieubelasting van het luchtverkeer te verminderen. Ze ondersteunen de overheid bij haar beleid en zijn nauw betrokken bij de ontwikkeling van nieuwe internationale regels, procedures en systemen die de luchtvaart in de toekomst efficiënter zullen maken. Met hun onderzoek en adviezen steunen de NLR-onderzoekers de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven. In de eerste plaats binnen de lucht- en ruimtevaartindustrie, maar ook daarbuiten. NLR-onderzoekers bieden bovendien assistentie aan de krijgsmacht bij de aanschaf en aanpassing van materieel, onder andere in de voorbereiding op vredesmissies. En tenslotte vervullen de NLR-onderzoekers een centrale rol bij de Nederlandse inspanningen voor maatschappelijke toepassing van ruimtevaart, onder andere voor aardobservatie. Dat alles vaak in nauwe samenwerking met academische instellingen. Het instituut is er diep van doordrongen dat de kwaliteit van technologische ontwikkelingen bepaald wordt door breed, samenhangend en gedegen onderzoek.





Get ahead

Why wait in line?  
Use the self-serve check-in

KLM

12

11

10

9

13

14

4. Check-in

5  
check-in

15

1. Self-serve check-in  
2. Self-serve baggage check-in  
3. Self-serve baggage check-in

KLM  
CARRY-ON BAGGAGE  
and other  
baggage  
check-in  
and other  
baggage  
check-in

# Gemeente Bloemendaal



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
t.a.v. Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT 'S GRAVENHAGE

Postadres:  
Postbus 201, 2050 AE Overveen  
www.Bloemendaal.nl  
Telefoon (023) 522 55 55  
Telefax (023) 522 55 66  
e-mail: gemeente@bloemendaal.nl

Uw brief van:  
-  
Uw kenmerk:  
-  
Onderwerp:  
aanvullend verbetervoorstel  
gemeente Bloemendaal  
evaluatie Schipholbeleid

Ons kenmerk 2005009129		DC TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.		Datum 28-06-2005	
Doss. nr.		Verzonden 66096x	
Behandeld door: - 1 JULI 2005		Doorkiesnummer: 023- 5225740	
Afdieningstermijn 28-07-2005			
Tar behandeling aan:		Opbergen:	
LH			

29 JUNI 2005

Geachte mevrouw Peijs,

In onze regiobrief, ondertekend door de regiosecretaris de heer xxxxxxxx, wethouder te Heemstede, namens de regiogemeenten, spreken wij onze algemene steun uit voor de verbetervoorstellen ingediend door de gezamenlijke clustervertegenwoordigers. Middels deze brief wensen wij een aantal aanvullende gemeentespecifieke opmerkingen of nuanceringen te maken op die genoemde verbetervoorstellen.

## Verbetervoorstel 3

### Omwonenden en andere betrokkenen

- 1) Naast de rol van omwonenden willen wij ook de rol van "andere betrokkenen" benadrukken, zoals grondeigenaren, beheerders. Dit is van belang voor onze gemeente door de aanwezigheid van het langgerekte duingebied met natuurbeheerders etc.

### Hinderbeleving

- 2) De aandacht voor hinderbeleving dient zich niet alleen te richten op omwonenden (dat is op zichzelf al een hele klus!), maar ook te richten op hinderbeleving in natuurgebieden, gezien onze ligging nabij het duingebied = europees habitatgebied.
- 3) Behalve de duur, de frequentie, de voorspelbaarheid en maximale geluidsniveau is óók de mate van verstoring ten opzichte van de nulsituatie belangrijk (dus in een stil gebied ervaar je het meer dan in een al van oudsher rumoerig gebied).
- 4) In aanvulling op de vraag spreiding of concentratie, denken wij bij concentratie ook aan bundeling van geluid. Situering van de geluidgevoelige versus niet geluidgevoelige bestemmingen en bij geluidgevoelige bestemmingen formuleren welk milieu- en ruimtelijke kwaliteitsniveau je daarbij nastreeft (differentiëren per gebied of gebiedstype). Duidelijkheid over deze keuze is gewenst in verband met afstemming van het ruimtelijk beleid hierop. Wij streven naar handhaven en versterken van de in onze gemeente aanwezige hoogwaardige ruimtelijke- en milieukwaliteit.
- 5) Vliegtuigen die Schiphol vanuit het zuiden naderen vliegen aan de landzijde evenwijdig aan de kust. Ook verkeer dat landt op de Polderbaan of Zwanenburgbaan. De aanvliegroute leidt dus over de woonkernen aan de kust. Waarom kan dit naderende verkeer niet een aanvliegroute volgen die langs de kust over zee ligt?
- 6) Boven Zandvoort en Aerdenhout ligt een knooppunt waar sommige transatlantische vluchten afbuigen naar het zuiden, voor de Kaagbaan, of naar het noorden, voor de Polderbaan of de Zwanenburgbaan. Er zijn ook binnenkomende vluchten die in rechte lijn naar de landingsbaan worden geleid.

Bezoekadressen:  
Brouwerskolkweg 2, Overveen  
Sector I Grondgebied  
Telefax (023) 522 57 45

Bloemendaalseweg 158,  
(Gemeentehuis)  
Sector II Samenleving  
Sector III Middelen

BNG bank, 28.50.01.205

## Verbetervoorstel 6

### Nachtvluchten

7) Het nachtvluchtenregime is niet alleen van invloed op de slaapverstoring van de omwonenden en daarmee hun gezondheid (in brede regio), maar ook van invloed op de natuurverstoring (stilte en donkerte).

### Afwijkingen

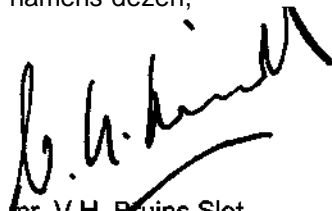
8) Vroeger werden uitvliegroutes aangegeven met een lijn, waarvan bekend was dat deze in het midden van een tolerantiegebied lag. Nu zijn trechtervormige uitvliegsectoren aangegeven. Toch is het geen uitzondering meer dat vertrekkende vliegtuigen vanaf de Polderbaan direct naar het westen afbuigen. Deze vliegtuigen "missen" de handhavingspunten en vliegen op geringe hoogte over bewoond gebied in Haarlem-noord, Overveen en Bloemendaal, alsmede over het stiltegebied / het Nationaal Park Zuid-Kennemerland.

## Verbetervoorstel 7 in combinatie met verbetervoorstel 14

9) Graag zien wij door u aangeleverd eenvoudige juridische planinformatie voor de front-office gemeentelijke planinformatie voor burger bij aankoop van een woning.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Bloemendaal,  
namens dezen,



Mr. V.H. Bruins Slot  
portefeuillehouder ruimtelijke ordening en milieu

Bij afwezigheid van de voorzitter wil de VVD Partijcommissie Verkeer en Waterstaat bij monde van ondergetekende haar steun geven aan de door Schiphol, KLM en de LVNL ingediende verbetervoorstellen.

Het is van groot belang dat Schiphol de ruimte krijgt om te groeien, maar tevens is het van groot belang dat het draagvlak in de regio voor de gewenste groei vergroot wordt.

Naar mening van de Partijcommissie wordt met bovengenoemde verbetervoorstellen zowel het nationale (economische) belang van Schiphol gewaarborgd alsmede het belang van de omwonenden rond Schiphol.

Voorzitter Werkgroep Luchtvaart  
VVD Partijcommissie Verkeer en Waterstaat

## V00093

### Verbetervoorstel aanvlieg-/uitvliegroutes

Veel vliegtuigen welke over Heemskerk-Oost en Uitgeest-West produceerden > 85 DB aan geluidsoverlast omdat ze op 600-800 m hoogte vliegen. Als bij Egmond-Zuid een nieuw aanvliegbaken wordt geplaatst en op een minimale hoogte van 3000 meter, vanuit het Westen wordt binnen gevlogen, zijn de mogelijkheden:

1. Vlieg binnen tussen Bergen en Egmond aan Zee, passeer Egmond aan de Hoef bovenlangs, vlieg over groengebied tussen Alkmaar en Heiloo (3 km breed), kruis A9 en maak rechtse draai, vlieg in rechte lijn over het Alkmaardermeer, tussen Uitgeest (minimaal op 2000 meter) en Krommenie door naar Polderbaan (blijf 2 km oostelijk van de A9).
2. Vlieg tussen Egmond aan Zee en Castricum aan Zee, zuidelijk van Egmond-Binnen en tussen Heiloo en Limmen door, naar de A9, kruis de A9 en maak een ruime rechtse draai om Akersloot heen naar het Alkmaarder Meer, tussen Uitgeest (minimaal op 2000 meter) en Krommenie door naar de Polderbaan (blijf 2 km oostelijk van de A9).
3. Vlieg tussen Egmond aan Zee en Castricum aan Zee, tussen Castricum en Limmen door (3 km groengebied), tussen Akersloot en Uitgeest (5 km groengebied), kruis A9 en maak rechtse draai, vlieg tussen Uitgeest en Krommenie (2 km oostelijk van de A9) in rechte lijn naar de Polderbaan.
4. Vlieg tussen Castricum aan Zee en Heemskerk aan Zee binnen (op minimaal 3 km), vlieg de richting NNO tussen Heemskerk en Castricum, vlieg tussen Uitgeest en Akersloot door, kruis A9, maak rechtse draai en vlieg 2 km oostelijk van de A9 naar de polderbaan.

Al deze opties zorgen ervoor dat de woongebieden Castricum, Heemskerk, Uitgeest, Akersloot minder geluidsoverlast hebben, terwijl er geen andere woonlocaties extra lawaai te voorduren krijgen. Het zijn subtiele aanpassingen in de aanvliegroutes, maar geven wel veel effect voor de bewoners. Tevens kunnen de vliegtuigen ook in een soort glijvlucht over de bewoonde gebieden vliegen in plaats van met vol motorvermogen. Gebruik van volledig ILS bij de Polderbaan en de Zwanenburgbaan is een noodzaak.

Voor opstijgen van de Polderbaan kan in een rechte lijn naar het Alkmaardermeer worden gevlogen en de omgekeerde aanvliegroutes (nu uitvliegroutes) worden gebruikt. Stijg veel sneller en blijf doorstijgen tot boven Alkmaardermeer de hoogte van 5000 meter is bereikt en buig daarna pas af naar Oost of West.

Als met bovenstaande eens rekening gehouden zou worden, worden veel mensen in genoemde woongebieden ontlast van de enorme geluidsoverlast van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Dus veel minder mensen welke klagen, maar NOOIT de milieugrenzen voor Schiphol oprekken voordat de enorme geluidsoverlast in deze regio aanzienlijk is verminderd.

Hopelijk doet U wat met mijn aanbevelingen, want ik en vele anderen worden soms knettergek van het enorme lawaai dat wordt geproduceerd door zeer laag vliegende vliegtuigen over deze woongebieden !!!

Met vriendelijke groet,

Voor Schiphol geven deze kleine wijzigingen in de routes geen problemen. De milieubelasting (geluidsoverlast) in deze omgeving neemt enorm af, de risico's bij het parallel vliegen worden aanzienlijk verminderd (bijna botsingen)

Andere woongebieden worden niet extra belast, alleen de konijnen en koeien in de genoemde groengebieden zullen wellicht eens bedenkelijk omhoog kijken.

Als de Luchtverkeersleiding WIL, kunnen deze wijzigingen per direct worden uitgevoerd. Het is HIER nu ook meerbaar welke ploeg luchtverkeersleiders. op Schiphol, de vliegtuigen binnen leiden. De ene ploeg zorgt voor ZEER LAAG overvliegende vliegtuigen met ENORM VEEL GELUIDSOVERLAST, terwijl de andere ploeg de vliegtuigen op 5000-6000 feet over laat vliegen. Het scheelt dan een factor 5 in geluidsoverlast.

## V00094

### **Drukke punten ontzien**

Sommige plaatsen worden al veel belast door startend verkeer. Het zou eerlijker zijn als deze gebieden bij landend verkeer zo veel mogelijk worden ontzien.

Als voorbeeld geldt de vele richting kaagbaan dalende vliegtuigen die over Uithoorn vliegen

Het belangrijkste effect is dat mensen die bij een bepaalde windrichting even rust ondervinden, van die rust ook optimaal kunnen genieten

Aangezien de aanvliegroutes volgens de radarplots niet altijd even consequent worden uitgevoerd, zou een strengere aanvliegroute vrij simpel ingevoerd kunnen worden. Het is ook eenvoudig te meten. Wat wel belangrijk is, is dat bij metingen dus ook de lengtes van de \"rust\"-tijden worden meegenomen en als belangrijk worden ervaren als irritatie graad.

### **Hinder meten**

Er wordt veel geproken over metingen. Ik krijg de indruk dat de metingen te simpel worden uitgevoerd. Ik zou graag zien dat als de hinder wordt gemeten het psychologisch hinder effect wordt meegenomen.

Zo is het bijvoorbeeld erg vervelend om in het weekend te worden gewekt door een vliegtuig. Meestal val je daarna wel weer in slaap. Veel irritanter is het als het bijvoorbeeld gelijk een half uur lang vliegtuigen zijn. Een ander voorbeeld is de continue stroom aan startende vliegtuigen boven je tuin om een mooie zomeravond in vergelijking met een zelfde hoeveelheid vliegtuigen op een druilerige middag.

Het effect is meer acceptatie door de bevolking die hinder ondervindt

Voorwaarde is dat mensen goed geïnformeerd worden over bijvoorbeeld deze nieuwe irritatie meetresultaten. Een ander middel is bijvoorbeeld via het CROS of een andere medium mensen terugkoppeling te geven over vervelende situaties. Vergelijk dit met mensen die in een file staan en graag via de radio vernemen dat dit het gevolg is van een ongeluk en dat het nog 2 uur gaat duren voor de weg vrij is.

Dit wordt al deels gedaan via de CROS site, maar kan veel uitvoeriger.

V00095 LEIDEN

IN DE DISCUSSIE OVER SCHIPHOL IS NAAR MIJN MENING HET ALTERNATIEF OM SCHIPHOL NAAR ZEE TE VERPLAATSEN ONVOLDOENDE BELICHT EN ONDERZOCHT.

ZONDER DE GEVOLGEN VOOR HET (ZEE) MILIEU TE KUNNEN OVERZIEN ZET IK ONDERSTAAND DE VOORDELEN NOG EENS OP EEN RIJTJE:

+ DE ECONOMIE SMACHT NAAR EEN MEGA PROJECT ALS STIMULANS VOOR DE GESTAGNEERDE CONSUMENTEN BESTEDINGEN

+ DOOR DE VERKOOP VAN DE VRIJGEKOMEN GROND AAN BEDRIJVEN EN PARTICULIEREN WORDT EEN SUBSTANTIEEL DEEL VAN DE KOSTEN TERUGVERDIEND

+ HET RESTANT IS ZEER GOED PRIVAAT TE FINANCIEREN DOOR BANK CONSORTIA EN TOLHEFFING (DUS ZONDER DE OVERHEID EN DUS GEEN GEVOLGEN VOOR HET DOOR ZALM ZO RIGIDE BEWAAKTE MAXIMALE OVERHEIDSTEKORT!)

+ DE GELUIDSPROBLEMATIEK EN HET GEVAAR VOOR DE OMWONENDEN VAN HET HUIDIGE SCHIPHOL WORDEN OPGELOST (HET IS EEN WONDER DAT ONGELUKKEN ALS IN DE BIJLMER ZICH NIET HEBBEN HERHAALD EN WE MOETEN ER NIET AAN DENKEN DAT EEN VLIEGTUIG NA OPSTIJGEN MET VOLLE TANK CRASHED IN BUITENVELDERT, AALSMEER OF HOOFDDORP!)

+ DE RANDSTAD WORDT PLANOLOGISCH MEER IN BALANS GEBRACHT DOOR WONINGBOUW OP DE HUIDIGE PLAATS VAN SCHIPHOL

+ WIJ KUNNEN ALS GEEN ANDERE NATIE DIT PROJEKT UITVOEREN; ZIE ONZE PRESTATIES IN HONG KONG

+ HET PROJEKT IS EEN PRACHTIGE VISITEKAARTJE VOOR ONZE BOUWERS EN BAGGERAARS EN ZAL WELLICHT LEIDEN TOT MEER OPDRACHTEN IN HET BUITENLAND

+ HET IS SNEL UITVOERBAAR

+ PARKEREN KAN ONDERGRONDS, VERVOER NAAR SCHIPHOL AAN ZEE VIA ZWEEFTREINEN

+ DE REDEN OM DIT PLAN TE HEROVERWEGEN WORDT MET NAME INGEGEVEN DOOR EEN STAGNERENDE ECONOMIE, EEN SITUATIE DIE DESTIJD M.I. NIET ZO ZWAAR WOOG ALS NU (DE HSL EN BETUWELIJN WAREN TOEN NOG IN VOORBEREIDING EN DE ECONOMISCHE GROEI WAS NOG REDELIJK



Mijn voorstel is om het luchthaventerrein uit te bereiden van Hoofddorp t.h.v. de kruising met de ring om Hoofddorp tot aan de Schipholweg.

Deze twee parallelle wegen (oost- en westzijde) liggen precies langs of in het verlengde van de twee meest gebruikte banen: de Zwanenbrugbaan en de Polderbaan. Bovendien ligt er al een snelweg tussen -A5- en is een omlegging van de A9 ook in de nabije toekomst een mogelijkheid. Door de nieuwe uitvliegbepalingen van eerst 10 graden naar rechts vanaf de Zwanenburgbaan en nu al 20 graden komen de vliegtuigen recht over ons huis. Het gevolg is o.a. zeer veel geluidsoverlast, sterke roetvorming en bovendien dakpannen die regelmatig door de trillingen en luchtstromen van het dak af glijden.

Sinds een aantal jaren wordt er dusdanig hard aan Schiphol gewerkt dat het voor omwonenden vaak een ramp is door de overlast van het bouwverkeer. Zandauto's die door de berm rijden en het hele hekwerk voor het huis 'zandstralen', zich absoluut niet aan de verkeersregels houden, door rood licht rijden, ander verkeer geen voorrang geven en zo hard rijden langs het fietspad dat het nog eens slecht moet aflopen bij nat wegdek en daar rijdende fietsters (waaronder ook mijn 4 kinderen). Dit alles door de tijdsdruk die Schiphol blijktbaar op de uitvoering legt.

Schiphol kan zonder commentaar van "haar burens", zoals dat vroeger zo vriendelijk genoemd werd, maar die nu al jaren meer het gevoel hebben belazerd te worden, zijn plannen uit voeren en proberen zijn positie als Mainport te houden.

Het is net als in een huwelijk. Al heb je goede jaren samen mee gemaakt, je kunt toch op een gegeven moment uit elkaar groeien. Neem dan je verantwoordelijkheid en handel de verbintenis met wederzijds respect af, maar ga niet je partner belazeren in de hoop dat die dan op een gegeven moment wel opstapt omdat de situatie niet meer houdbaar is. Dat is laf en onvolwassen.

Het opkopen van de huizen op genoemd traject heeft voor de omgeving tot gevolg dat omwonenden:

- Minder gezondheidsrisico's lopen door luchtverontreiniging (zie RIVM rapporten hierover)
- Niet meer geteisterd worden door TOENEMEND vliegverkeer (vroeger was het nog wel te doen, maar het wordt steeds erger) en versnelde uitvliegprocedures
- De kans krijgen om door een uitkoop procedure hun huis te verkopen, iets wat nu onmogelijk is geworden of slecht met sterke waardevermindering.
- Mogelijkheid voor Schiphol om Hoofdgebouwen met toekomstige arealen rond de 5e baan op een Schipholverrein te verbinden

Uitkopen van bewoners rond de Hoofdweg.

- Op vrijwillige basis, nadat men de bewoners daartoe in kennis heeft gesteld. Wij zijn 8 jaar geleden uitgekocht door Rijkswaterstaat voor de aanleg van de A5 en dat is allerzins redelijk en ordentelijk verlopen voor alle partijen.
- Stellen dat bewoners die daar geen gehoor aan geven, hun huis nooit aan een andere partij dan Schiphol te koop aanbieden.

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

Uithoorn, 27 juni 2005.  
Betreft: Evaluatie Schipholwet

Met beide handen grijpen wij deze mogelijkheid aan om een reactie te kunnen uitbrengen op de Schipholwet. Met de overgang van de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving 1995 (PKB) naar de nieuwe Schipholwet zijn er ons inziens nogal wat zaken veranderd en helaas niet in het voordeel van onze gemeente Uithoorn. De komst van de Polderbaan en de daardoor toegenomen overlast in onze regio heeft heel wat reacties bij ons losgemaakt. Meer dan 1700 mensen uit onze gemeente hebben spontaan gereageerd en hebben zich aangemeld bij ons Platform Overlast Schiphol Uithoorn. Een deel van de reacties sturen wij u hierbij toe als bijlage **(bijlage 2)**. Het platform onderschrijft deze reacties.

### Algemeen

In de PKB werd het gebruik van het luchtruim in de omgeving van de luchthaven nauwkeurig vastgelegd voor de periode tot 2015. Daarbij werd als één der basisprincipes gehanteerd het vermijden van vliegen over aaneengesloten bebouwing. Als gevolg daarvan kregen de Kaagbaan en de nieuwe Polderbaan prioriteit, terwijl de andere banen zouden worden ontzien. Bij de Wet Luchtvaart 2003 werd, nadat Schiphol inmiddels het voordeel had geïncasseerd in de vorm van de ingebruikname van de Polderbaan, het systeem plotseling omgegooid. De afgesproken bescherming tegen geluidhinder via de indicatieve contouren werd vervallen verklaard en in plaats van een aanzienlijke vermindering kreeg de Aalsmeerbaan een potentiële verdubbeling van het verkeer te verwerken. Op deze manier werd vooral Uithoorn met de lasten opgezadeld, tegen alle afspraken in.

Niet alleen de hoeveelheid verkeersafhandelingen, maar ook de wijze waarop het startende verkeer van de Aalsmeerbaan wordt afgehandeld, leidt in alle delen van Uithoorn tot veel geluidshinder en toenemende ergernis. Vooral de uitvliegroute 18L (voorheen 19L) ARNEM/ANDIK is daar al vele jaren lang de oorzaak van.

Hoewel deze route ontworpen is om het luchtverkeer op een behoorlijke afstand ten noorden van Uithoorn naar oostelijke richtingen te voeren, blijkt de route tengevolge van de (te) krappe bocht niet vliegbaar. Het gevolg is dat veelvuldig op geringe hoogte over stedelijk gebied wordt gevlogen. De combinatie van beide bovengenoemde factoren heeft er inmiddels toe geleid dat de oorspronkelijke 35KE-contour tot aan de bebouwing van Uithoorn is opgeschoven, terwijl die volgens de beloften van de PKB in de buurt van het veilingcomplex te Aalsmeer zou hebben moeten liggen

Bijgaand vindt u onze verbetervoorstellen en een toelichting. Wij willen hierbij heel duidelijk stellen dat het eigenlijk niet gaat om een wens tot verbetering, maar meer om een dringend verzoek tot honorering van eerder door de overheid gedane beloften en toezeggingen. De luchtvaartsector was sinds 1995 bekend met het zogenaamde "knelpunt Uithoorn" en had daar rekening mee moeten en kunnen houden. In de afgelopen jaren is onder meer in het kader van beroepsprocedures bij de Raad van State toegezegd dat het "knelpunt Uithoorn" een expliciet onderwerp zou vormen van de Evaluatie van wet en stelsel zoals die momenteel aan de orde

is. Ondanks het feit dat wij verwachten dat u zich hieraan zult houden, menen wij er toch goed aan te doen om onze voorstellen gedetailleerd te onderbouwen.

## **VERBETERVOORSTELLEN**

***(1) Het gebruik van de Aalsmeerbaan dient in overeenstemming gebracht te worden met de eisen volgens de PKB 1995, dwz dat de maximale geluidbelasting in overeenstemming is met de beperkingen zoals gegeven voor de indicatieve contouren en punt K.***

Wij ervaren geen gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe beleid. De motie Eurlings, van Gijzel, Te Veldhuis uit 2001, waarin werd beloofd, dat de PKB Schiphol 1995 gelijkwaardig zou worden omgezet in de (huidige) nieuwe Luchtvaartwet.

Wij willen de nadruk leggen op de rechtsprincipes van onze rechtsstaat. Als we de overheid niet meer kunnen vertrouwen, is dat een ernstige zaak. In de PKB werd o.a. beloofd, dat de Zwanenburgbaan, de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan zouden gaan worden ontzien met de komst van de Polderbaan. Dit is niet gebeurd met de Aalsmeerbaan.

***2) Herontwerp van het routesysteem zodanig dat uitvliegroute 18L LEKKO wordt aangepast aan het baanpatroon voor landende vliegtuigen, d.w.z. uitvliegen in een rechte lijn.***

Om Uithoorn West, Zuid en De Kwakel te ontlasten stellen wij voor de uitvliegroute 18L LEKKO iets te verleggen en Handhavingspunt 26 niet oostelijk maar westelijk te passeren (zie **bijlage 7**). Indien men bij starts in zuidelijke richting de volledige startbaan gebruikt en de rechte lijn volgt die ook gebruikt wordt voor landingen op de Aalsmeerbaan (dus een echte rechte baan), zal de overlast in bovengenoemde gebieden sterk verminderen. Bovendien zal een vliegtuig wanneer het rechtuit kan vliegen sneller stijgen dan wanneer het een bocht moet maken. Relatief gezien zal er door het sneller op hoogte zijn, minder overlast zijn en bovendien wordt er minder over bewoond gebied gevlogen, beide zijn uitgangspunten van het beleid.

***3) Herontwerp van het routesysteem zodanig dat uitvliegroute 18L ARNEM/ANDIK ofwel geheel vervalt ofwel uitsluitend kan worden gebruikt door licht vliegverkeer dat in staat is het theoretische grondpad over de Bovenkerkerpolder nauwkeurig te volgen.***

De uitvliegroute 18L Arnem/Andik ten noorden van Uithoorn, bezorgt thans veel overlast voor de aanliggende woongebieden in Uithoorn. Door de krappe bocht die vliegtuigen hier op lage hoogte maken, is de hinder relatief erg groot en is het voor vliegtuigen moeilijk om het geluidsoptimale vliegpad te volgen.

Het uitgangspunt voor de bepaling van de ligging van de luchtverkeerswegen is geweest dat ze zo min mogelijk boven woongebieden zijn gelegen. De uitvliegroute 18L Arnem/Andik met een korte linker bocht voldoet hier niet aan.. De actuele vliegroute, (zie Fanomos plaatje in **bijlage 4**) toont aan dat de meeste vliegtuigen niet langs maar over Uithoorn vliegen. Blijkens de nu beschikbare informatie kan het daar ook niet aan voldoen omdat er een ontwerpfout in zit, bekend als “Knelpunt Uithoorn”. De praktijk strookt niet met de verwachtingen.

Ons voorstel is om de ontwerpfout te laten vervallen. Dit kan door bij starten dezelfde route te volgen als bij de door ons voorgestelde route 18L LEKKO en dan om de Ronde Venen te vliegen (zie **bijlage 7**) en Handhavingspunt 26 niet oostelijk maar westelijk te passeren.

Het idee om de scherpe linkerbocht na take off er uithalen is niet nieuw en is reeds voorgesteld door een MER werkgroep, zie Milieueffectrapport Schiphol 2003, onderzoeksbijlage Overige aspecten, deel 1, Hoofdstuk: Evaluatie van vertrekroutes, zie **bijlage 5**.

Wij stellen veel vertrouwen in deze werkgroep die uit de volgende organisaties bestond: OND, RLD/NLA, AAS, CGS, KLM, LVNL, HDL, RLD/DLB, NLR. Het concrete voorstel in cursief is de letterlijke tekst van deze werkgroep.

*De huidige route tussen Amstelveen en Uithoorn opheffen en situeren tussen Aalsmeer en Uithoorn door naar het zuiden en dan om de Ronde Venen heen- linksom draaien.*

Bovendien levert de huidige route een forse belemmering voor toekomstige woonbebouwing in de regio. Wij stellen voor om deze uitvliegroute om te zetten naar een nog zeer zelden te gebruiken route, waardoor de geluidsbelasting in het gebied flink lager wordt dan nu het geval is. De bouwbeperking kan dan in dit gebied vervallen, waardoor een hoogwaardige woningbouwlocatie kan worden gerealiseerd.

De beperking van het gebruik van de Aalsmeerbaan zou ons inziens ook recht doen aan de oorspronkelijke opzet van het gebruik van deze baan, zoals vastgelegd in de PKB Schiphol 1995

### **Onderbouwing van de voorstellen**

Door de voorgestelde omleggingen van de uitvliegroutes verwachten wij dat het aantal woningen in Uithoorn dat in de 35 Ke zone valt, terug zal gaan van 350 naar minder dan 10, en het aantal woningen in de 20Ke zone drastisch zal dalen, zie **bijlage 6**. Dit voorstel zal ook een zeer gunstig effect hebben op de 1000 woningen die in aanbouw zijn in de Legmeer West in Uithoorn. Die komen met dit voorstel ook ruim buiten de 35 Ke zone te liggen.

Wij citeren uit de tekst van de bovengenoemde werkgroep (zie **bijlage 5**):

*Vliegtechnisch is deze aanpassing zeker beter en qua spreiding ook beter beheersbaar. Het wegwerken van een grote bocht direct na take off is altijd een goede zaak. Het vliegp pad wordt beduidend langer en loopt langer samen met vooral ook de westelijke routes.*

*Totaal gezien in de "vermijdbare hinder sfeer" waarschijnlijk een verbetering met name in Uithoorn Noord. In hoeverre de wijziging acceptabel is voor het milieu kan alleen met een berekening in kaart worden gebracht".*

### **Consequenties van de voorgestelde wijzigingen voor de mainport en de overlast van die mainport in de omgeving**

We hebben de consequenties van de voorgestelde wijziging geanalyseerd. **Bijlage 3** toont het resultaat. Heel belangrijk is dat de geluidhinder nagenoeg niet verplaatst wordt naar andere gemeenten. Niet alleen de gemeente Uithoorn maar ook De Ronde Venen en Amstelveen gaan erop vooruit.

Ook de MER werkgroep (zie Milieueffectrapport Schiphol 2003) kwam tot een belangrijke conclusie. Hier volgt de letterlijke tekst, in cursief, van de bovengenoemde werkgroep op de wijziging van de uitvliegroute:

*Invulling van vermijdbare hinder. Grote verbetering voor noordelijk Gooi. Verslechtering daarentegen voor Breukelen. Nominale ligging route komt dichterbij Utrecht.*

### **Mogelijk tijdpad voor implementatie en noodzakelijke voorwaarden voor implementatie.**

De implementatie van de wijziging zal enige tijd in beslag nemen. Volgens het LVNL, waar wij een gesprek mee hebben gehad over ons voorstel, kost het implementeren zeker een jaar. De LVNL omarmt het idee omdat het de veiligheid verhoogt, wat bij hen de hoogste prioriteit heeft. Bij de vorige evaluatie zijn er door gebruikmaking van verouderde kaarten en grote tijdsdruk helaas verkeerde beslissingen genomen.

### **Inschatting of de voorgestelde verbetering een wijziging van wet- of regelgeving vergt, of niet en inclusief toelichting.**

De voorgestelde verbetering is een verandering van de vliegroute waardoor de wet aangepast zal moeten worden.

### **TENSLOTTE**

Een van de drie doelstellingen van de evaluatie van de Schipholwet is "Het vergroten van het draagvlak en (terug)winnen van vertrouwen in het Schipholbeleid". Voor wat betreft Uithoorn kunt u deze doelstelling bereiken door:

- Onze voorstellen over te nemen en uit te voeren
- De gedane beloften na te komen onder het motto: beloofd is beloofd

Mede namens meer dan 1700 inwoners (**bijlage 1**) sturen wij u deze reactie toe. Alle namen en adressen van de ondertekenaars vindt u bij deze brief.

Secretaris Platform Overlast Schiphol Uithoorn

Bijlagen:

- 1) **Namen + adressen sympathisanten POSU**
- 2) **Reacties bewoners**
- 3) **Criteria Toetsingskader effecten voorstel POSU**
- 4) **FANAMOS plaatje van december 2004**
- 5) **Kopie van verslag werkgroep tbv MER 2003**
- 6) **Tekening grenzen KE zone (nu en na implementatie van ons voorstel)**
- 7) **Tekening uitvliegroutes (voor en na implementatie van ons voorstel)**

## Bijlage 2

### Enkele reacties uit een totaal van honderden van bewoners uit de Gemeente Uithoorn

Zelf heb ik 14 jaar in Uithoorn gewoond. Vervolgens 2 jaar in Amsterdam om vervolgens weer terug te keren in uithoorn in een koophuis. Per 13 oktober 2004 woon ik hier weer in de Meerwijk. Het eerste wat mij met name opviel is de toename van de herrie van vliegtuigen. Deze is absoluut gestegen ten opzichte van 2 jaar geleden. Vooral in het weekend merk ik het goed op het moment dat ik 'probeer' uit te slapen. De vliegtuigen komen zo frequent over dat als het geluid van de ene net aan het wegsterven is, het geluid van de volgende alweer luider wordt. U kunt zich voorstellen dat ik daar absoluut niet vrolijk van wordt. Tevens was het in de zomermaanden al zo dat als ik bij mijn ouders in uithoorn in de tuin zat er om de 5 minuten een vliegtuig zo laag over kwam dat we elkaar niet meer konden verstaan. Als dit nog erger gaat worden dan houdt ik mijn hart vast voor de komende zomer!

-----

Zoals u schrijft in uw brief, zijn wij geen klagers, het went wel. Toen wij in 1974 hier kwamen wonen, dachten wij dat inderdaad. Het lawaai was immers wel te verdragen. Nu in 2004/2005 wordt het langzamerhand niet te verdragen. Gesprekken, telefonisch of onder vier ogen worden gehinderd en zijn niet meer te verstaan. Rust in tuin is nauwelijks meer aanwezig.

-----

Wij zijn de extra overlast de laatste tijd meer dan zat! Wij hopen dat dmv het platform invloed kan worden uitgeoefend op de vliegbewegingen boven Uithoorn. Indien er een nieuwsbrief o.i.d. bestaat zouden wij deze graag ontvangen. Wij weten uw site nu ook te vinden en zullen daar regelmatig een blik op werpen.

-----

Heel goed initiatief dit platform. Het is echt ongelooflijk wat er allemaal gebeurt. Als bewoner binnen de Legmeer kan ik over de toegenomen geluidsoverlast meepraten. Ongelooflijk boos kan ik over de onrechtvaardige gang van zaken worden. Meestal 's avonds rond het journaal moet ik een paar keer mijn tv harder en zachter zetten.

-----

Ik ben van mening dat het geluidsoverlast de laatste maanden verergerd is. Iedere keer als er een vliegtuig over gaat trillen de sluitingen van de keukenramen en dit geeft vreselijk veel lawaai. Graag wil ik op de hoogte gehouden worden over acties en dergelijke.

-----

De geluidsoverlast in Uithoorn is ook toegenomen. Bijna om de minuut gaat er wel 1 over en laag! Graag laat ik mijn stem horen als inwoner van Uithoorn.

Ook ik heb, in de 8 jaar dat ik nu op de Elsschotlaan woon, geconstateerd dat het vliegtuiglawaai de laatste jaren alleen maar toeneemt. Diverse malen heb ik gebeld met het klachtencentrum CROSS, alwaar je heel vriendelijk te woord wordt gestaan, maar waar vervolgens geen enkele actie wordt ondernomen om de geluidsoverlast te verminderen.

-----  
Dit afgelopen weekend hebben de vliegtuigen non stop over ons huis gevlogen. We realiseren ons dat we in de omgeving van Schiphol wonen en dat enige geluidsoverlast daarbij hoort, maar het is momenteel onmogelijk om zelfs binnenshuis bijvoorbeeld met een normaal volume naar de TV te kijken (en dus luisteren). Het aantal vliegtuigen dat boven ons huis vliegt, en ook de tijdsblok waarin dit gebeurt neemt de laatste weken sterk toe. Ook valt op dat de vliegtuigen daarbij steeds lager vliegen.

-----  
Sinds 3 jaar geleden wij in Uithoorn zijn komen wonen, merken wij duidelijk dat de vliegtuigoverlast van Schiphol enorm is toegenomen. Wij vinden dat de enige oplossing van dit conflict is dat Schiphol verhuisd naar zee, net zoals in Hongkong is gebeurd. Het zou in het begin veel geld kosten. Maar uiteindelijk is goed voor alle partijen. Zo lang Schiphol zich bevindt in het dichtste bewoond gebied van Nederland, kan Schiphol niet onbeperkt groeien. Zolang wij Schiphol als onze buurman hebben, zullen wij nooit rust hebben.

-----  
Wij wonen nu ruim 29 jaar met veel plezier in de Legmeer en willen dat dan ook graag zo houden. Maar helaas is het vliegverkeer met name boven de Legmeer de laatste tijd enorm toegenomen met al de lasten die daarbij horen.  
Als wij om 20.00 uur naar het journaal willen kijken dan dendert er regelmatig weer zo'n giga vliegtuig over, de ramen denderen er bijna uit. Het geluid wordt dan onverstaanbaar dus TV zonder geluid.  
Afgelopen zomer was het zelfs zo erg, het was erg warm, we zaten in de tuin met kennissen, ik loop met een dienblad met koffie en gebak de tuin in, er kwam weer een groot toestel over en die gooide er zoveel zwarte troep uit dat ik alles in de vuilnisbak kon mikken. Gebak, koffie alles was zwart. Heel smerig.  
Ik heb gebeld maar werd van het kastje naar de muur gestuurd, uiteindelijk was er iemand zo vriendelijk die er een notitie van wilde maken. Dus dat er wat moet gebeuren lijkt mij duidelijk.

-----  
Ik ben inderdaad zo'n burger die zoiets heeft van, ja hallo, we willen toch ook allemaal op vakantie met het vliegtuig.  
Dus niet zeuren maar accepteren.  
Maar ook ik erger me de laatste tijd kapot aan de overlast.  
Ik moet 's-avonds de t.v. harder zetten bij het journaal anders hoor ik het niet.  
Als ik met mijn zus bel moeten wij het gesprek onderbreken als er vliegtuigen overkomen.  
En nog veel meer van dat soort kolder.  
Het is toch te gek dat er met ons totaal geen rekening meer word gehouden alleen met de jongens met bakken geld en macht.  
Ik moet wel eerlijk zeggen dat ik zelf 8 jaar (hier in Uithoorn) heb gestreden voor een zaak met ook veel overlast en dat ik de strijd heb op gegeven na allerlei leugens en doofpot methodes dus ik wens jullie heel veel succes.  
p.s. dit stukje typen kostte mij 5 minuten.  
Er zijn 4 vliegtuigen over gekomen, leuk he.

-----  
Voorheen hadden we (jaren geleden) niet zo'n last van de uitvliegrouete van de Aalsmeerbaan, omdat de meeste vliegtuigen een rechte uitvliegbaan hadden.  
Welnu een paar jaar geleden is besloten om op 300 voet een haakse bocht in te zetten tussen Uithoorn en Amstelveen in en vervolgens over Nes aan de Amstel uit te vliegen. Als je goed kijkt dan kunnen kleinere kisten tot 150 pax. deze manoeuvre wel aan.  
Maar bijvoorbeeld 747, 767 etc. kunnen dat niet, gevolg is dat wij een veel te laag vliegende grote machines over ons

heen krijgen.

Ik verwacht zeker met zware wind uit het z.w. ooit windshearing zal op treden en een kist zal crashen op de Legmeer en daar lig ik wakker van,  
(kom zelf ook uit de luchtvaart en weet er alles van)

-----

Ik meet geregeld het lawaai van overvliegende vliegtuigen.

Hierbij is mij opgevallen dat dit ook varieert al naar gelang het weer, is het zwaar bewolkt dan wordt er lager gevlogen, het lijkt wel of er dan gedacht wordt : " ze zien me toch niet". Het nadeel van de woningen in onze straat is ook dat zij haaks op de vliegrichting zijn gebouwd wij krijgen het lawaai dus eerst van voren en later van achteren te horen waarbij het lawaai ook nog eens door de voor en achter ons gelegen woningen worden gereflecteerd.

Het hoogste aantal DB's tot nu toe door mij gemeten is " 103 "

s' Zomers is er haast niet meer buiten te zitten, het is dan een constante ergernis.  
Als u hier wat aan kunt doen, heel graag.

-----

Zolang ik hier nog woon zal ik het Platform ondersteunen. Het feit dat ik ga verhuizen heeft echt o.a. te maken met de gewijzigde wegvliegroutes.

-----

Was al van plan t.z.t. het huis te verkopen en elders in Uithoorn te gaan wonen. Inmiddels is dat gewijzigd, helaas, in: buiten Uithoorn, weg van die rotherrie!

-----

Vorig jaar zijn wij verhuisd van Amstelveen naar Uithoorn. Hoewel we in Amstelveen veel dichterbij Schiphol wonen, hebben we gemerkt er in Uithoorn meer (geluidsover)last van te hebben.

-----

De hoogte van het toestel is mede bepalend voor de geluidsoverdracht. D.w.z. er is sprake van een hoogte waarop het toestel toch de maximale geluidsafgifte levert en een zodanige hoogte heeft dat het geluid over een relatief groot gebied uitwaaiert. Dit is boven met name Uithoorn en De Kwakel het geval. Ik heb enkel jaren geleden mijn huidige woning gekocht omdat er in dat stukje sprake was van "luwte" qua geluid in het banenstelsel. Inmiddels ben ik bedrogen uitgekomen.

-----

Ik heb een maand geleden met de GG en GD overleg gehad over de schadelijke effecten van kerosine dampen. Aangezien wij wekelijks minimaal 2 keer daarmee te maken hebben heb ik hierop een vraag gesteld aan de GG en GD. Hier blijkt nooit onderzoek naar gedaan te zijn. Wel is uit onderzoek gebleken dat mensen die in de korte nabijheid van een snelweg wonen een grotere kans heb op luchtwegaandoeningen, stress en kanker. Geeft toch te raden wat het gevolg op lange termijn zal zijn mbt het lozen van kerosine boven een woonwijk.

Zeker afgelopen zomer was het soms bar en boos.

We werden er zenuwachtig van.

Soms leek het net of de vliegtuigen de slaapkamer in kwamen. En dat is echt niet overdreven

-----



Geld lijkt in alles leidend te zijn, zeker bij Schiphol.

Geluid kun je nog meten, maar ik zou wel eens willen weten hoeveel mensen geestelijk lijden onder de geluidsoverlast.

Ik bedoel dan lijden in de brede zin van het woord, het harder moeten zetten van de tv (zoals gisteravond en zondag bv), het slecht in slaap kunnen komen door het lawaai, het irriteren aan het lawaai.

-----

Wonende in de legmeer is het mij uiteraard ook niet ontgaan dat de overlast van vliegtuigen de laatste 2 jaar is toegenomen.

Behalve de enorme herrie die sommige toestellen produceren, waardoor je soms de televisie harder moet zetten om het nog te kunnen verstaan, maak ik mij de laatste tijd ook steeds meer zorgen om de rest van ons woonmilieu. Af en toe, als je 's morgens naar buiten stapt hangt er, ik kan 't niet anders zeggen, een kerosine walm over de wijk. Dit kan niet goed zijn voor je gezondheid. Ik lees hier echter maar weinig over in de reacties van de andere mensen. Dit lijkt mij toch ook een aandachtspunt.

-----

De laatste maanden onaanvaardbare geluidsoverlast boven Uithoorn. Waarom moet er dwars over het dorp worden gevlogen? Soms zeer laag door vrachtvliegtuigen. Mijn vrouw werkt in het onderwijs en moet regelmatig haar lessen onderbreken vanwege het lawaai. Wij hebben last tijdens gesprekken, tv kijken, radio luisteren. Ook worden we in de ochtend vroeg in de slaap al gestoord. Wij vinden dat de overlast het karakter krijgt van geluidsterreur!!!! Naast de overige overlast van stank van Cindu, lawaai uit de flats en van een wielervederbaan is het leefmilieu inmiddels goed verpest. Ik weet dat klagen zinloos is, maar toch maar. Schiphol rot op; de zee in zou ik willen zeggen.

-----

Ik belde nooit naar de klaaglijn; afgelopen zomer wel circa 4 keer omdat het inderdaad ondraaglijk was in ons tuintje. Vliegtuigen kwamen pal over de huizen en tuintjes. Ik proefde ook kerosine

-----

Ik vond het nooit zo nodig om actie te voeren maar sinds de laatste zomer gebruiken sommige vliegtuigen zo ongeveer ons dak als landingsbaan. Naast de godsgruwelijke herrie die het oplevert kan het snuiven van kerosine niet gezond zijn voor een mens. Ook de dikke laag zwarte smurrie op de tuinmeubelen is zo af en toe aanleiding om emigratie te overwegen.

-----

---

Gezien mijn overgevoeligheid voor het geweldige vliegtuiglawaai zijn wij in 1978 gevlucht uit Amsterdam-Buitenveldert naar het toen rustige Uithoorn, mijn geboorte dorp. Helaas, "Vluchten kan niet meer", maar mijn, ons, woongenot wordt ernstig aangetast. Wanneer ik teveel lawaai maak in mijn huis, mogen de burens klagen en staat ras de politie voor de deur. Geef ik geen gevolg aan het bevel van de Hermandad, kan ik aangeklaagd worden wegens geluidsoverlast en een veroordeling verwachten. Een fikse boete kan het vervolg

zijn. Hoe zit dat met Schiphol? Kan ik Schiphol ook voor de rechter dagen en schadevergoeding eisen wegens verminderd woongenot of waardevermindering van mijn woning? Het zijn zo maar een paar vragen! Klagen bij Cros doe ik al veelvuldig, maar kennelijk moet er eerst iets echt misgaan.

-----

Woensdagavond tussen half 8 en 10 voor 10 me weer eens vreselijk liggen ergeren aan het vliegtuiglawaai. Geen radio aan en het is erg moeilijk me te concentreren of om me te ontspannen. Een machteloos gevoel als je dan ook nog eens leest hoe er in de milieu-monitor van Schiphol tegenaan gekeken wordt, nog geen 1 % van de bewoners van Uithoorn klaagt, dus eigenlijk is er geen geluidsoverlast! valt wat mij betreft in de categorie beleid in Nederland tav vluchtelingen geslaagd want er melden zich minder vluchtelingen aan de ongelijke verdeling van de welvaart in de wereld is zo erg nog niet want de mensen uit de Derde wereld klagen niet eens, ze zijn daar heel gelukkig of een ieder de tijd, de mogelijkheid, de moed, het geduld heeft om voortdurend de overlast te melden....

Je krijgt er zowat een dagtaak bij Stel gewoon een objectieve meter in en je hoeft daar niet meer over te debatteren Een reactie naar de milieu-monitor lijkt me in ieder geval op zijn plaats

-----

Ik vind de manier waarop Schiphol ons behandeld schandalig! Ik ben jaren geleden gestopt met klagen omdat ik het gevoel had dat er toch niets mee gedaan werd. Het klagen vormt voor mij een nieuwe aanleiding om te klagen. Namelijk over het klagen zelf. Het kwam regelmatig voor dat je erg lang moest wachten voor er opgenomen werd. En als er dan eindelijk werd opgenomen, werd de verbinding ook nog al eens weer verbroken. Eigenlijk zou het een 0800 nummer moeten zijn.

-----

Natuurlijk moet er gevlogen worden, dat begrijpt ieder mens. Maar het is toch vreselijk dat je niet eens rustig in je tuin kunt genieten van de vogels en de andere geluiden van de natuur.

Vooraf in de zomer is het een ergernis. Wij hebben regelmatig mensen uit het buitenland op bezoek en die zijn echt geschokt door het lawaai! Het gesprek valt dan ineens stil en we wachten rustig af tot het vliegtuig weg is.

-----

Waarom moet heel Nederland voor 19 euro naar Barcelona of Istanbul kunnen vliegen, terwijl wij daardoor niet eens meer in onze eigen achtertuin kunnen zitten?!

Vliegen "om" Uithoorn heen. Nu komen de vliegtuigen zelfs al enige tijd over mijn huis heen. 't Is om dol van te worden, bovendien schaadt het onze gezondheid. Economie prima, maar dan maar tot op zekere hoogte. Ergens is een grens !!

-----

---

Ik ben zelf nog maar een kind maar ik vind het heel irritant als er vliegtuigen overkomen terwijl ik tv aan het kijken ben! Ik moet dan de ondertiteling van teletekst(voor doven) aanzetten om er nog iets van te horen. Tijdens de les in de klas komt er heel vaak een vliegtuig over, echt irritant!

-----

Helemaal niets doen kan ik niet. Maar ik heb de moed allang opgegeven. Als Schiphol iets wil, dan gebeurt dat, desnoods wordt de wet aangepast. Als je vaak belt i.v.m. geluidsoverlast, dan wordt je (denigrerend) een notoire klager genoemd in de persberichten. Ieder vliegtuig zou verplicht alsvorens de startbaan op te gaan, over een weegbrug moeten rijden, om op overbelasting te worden gecontroleerd. Met vrachtbrieven kan gerommeld worden.

-----

Vandaag 11 februari was weer zo'n dag met constante herrie. De laatste twee jaar is de geluidsoverlast gigantisch toegenomen. Een gesprek kan je niet meer voeren zonder je stem te verheffen. Als ik naar muziek luister moet ik de cd harder zetten bij de stillere gedeeltes, WANT JE HOORT HET NIET. JE HOORT ALLEEN DIE ROTHERRIE. Er is geen minuut zonder die herrie. Het ene vliegtuig is nog niet weg of het andere vliegt al weer LAAG boven je huis. Ik denk dat er harde acties gevoerd moet worden. Praten en ludiek protesteren wordt niet serieus genomen door de politiek. Misschien kunnen we met z'n allen de N201 blokkeren, zodat geen bus of taxi of wie dan ook op Schiphol kan komen en z'n vliegtuig mist. Misschien wordt dan serieus geluisterd naar de mensen in Uithoorn dat dit zo niet langer kan.

-----

Ik heb een zoontje van 2-1/2 jaar die huilend wakker wordt en niet stil te krijgen is als de vliegtuigen laag overkomen met veel lawaai. En wel zo vaak na elkaar dat het lawaai van de een nog niet weg is en de volgende komt alweer, zoals in de week van 7 februari tot 14 februari. Een paar van dit soort dagen achter elkaar, zo kom je heel wat slaap tekort !

-----

Sluit de Aalsmeerbaan, zoals Schiphol enkele jaren geleden beloofde, zodra de Polderbaan in gebruik was genomen.

---

## Bijlage 3

<i>Criteria toetsingskader:</i>	
<b>milieu/omgeving (lasten) mainport (lusten)</b>	
• (geluid-)hinder	++
• geluidbelasting	++
• slaapverstoring	0
• veiligheidsrisico's	+
• luchtverontreiniging	0
• gezondheidseffecten	+
• beleving	++
• (groei van) werkgelegenheid	+
• economische meerwaarde	0
• bereikbaarheid –	+
<i>Andere mogelijke aspecten:</i>	
Verplaatsen geluidsoverlast	++
Geur overlast	+
Beheersing van overlast en risico's	+
Vliegtechnisch	++
Vliegzone aantasting	-
Extra berekeningen nodig	-
Afhandelings capaciteit	0/-
Flexibiliteit banengebruik	0
Economisch belang Mainport	+
Ontwikkeling Schiphol	+
Uitvoering motie Baarda	+
Invloed Handhavingspunten:	
Nr 25 Uithoorn Centrum	+
Nr 26 Uithoorn West	-
Gevolgen Gemeenten	++
Gevolgen Rijksoverheid	0
Draagvlak bevolking	++
Draagvlak gemeenten	+
Schiphol als goede buur	+
<i>Ruimtelijke ordening:</i>	
Bereikbaarheid Schiphol	+
Infrastructuur	+
Woningbouw omgeving Schiphol	++
Vestigingsklimaat bedrijven	+
Files rondom Schiphol	+

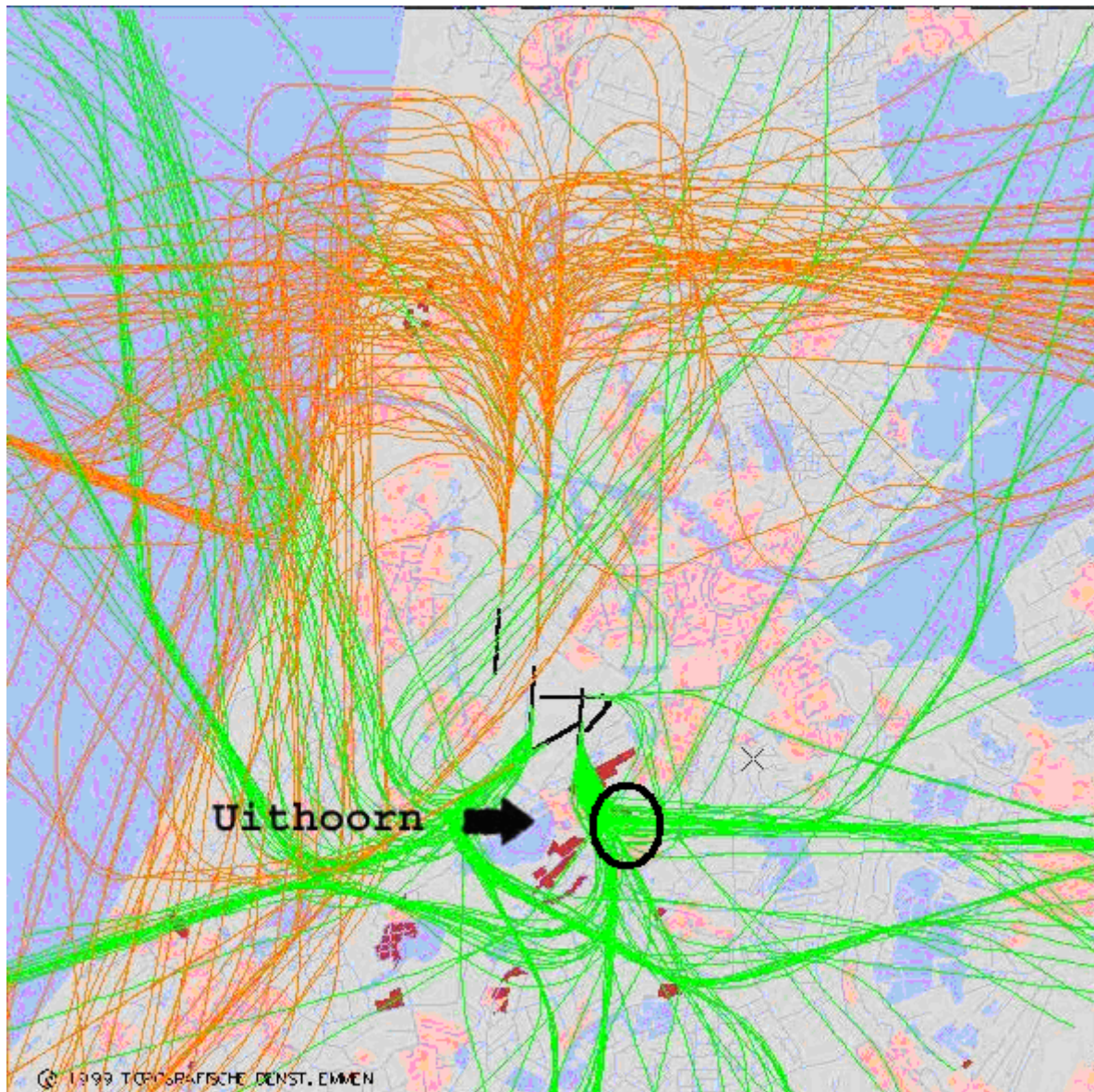
### Effecten bij het implementeren van het aanpassen van de uitvluchtroute 18L

- ++ belangrijk positief
- + positief effect
- 0 neutraal
- negatief effect
- belangrijk negatief effect

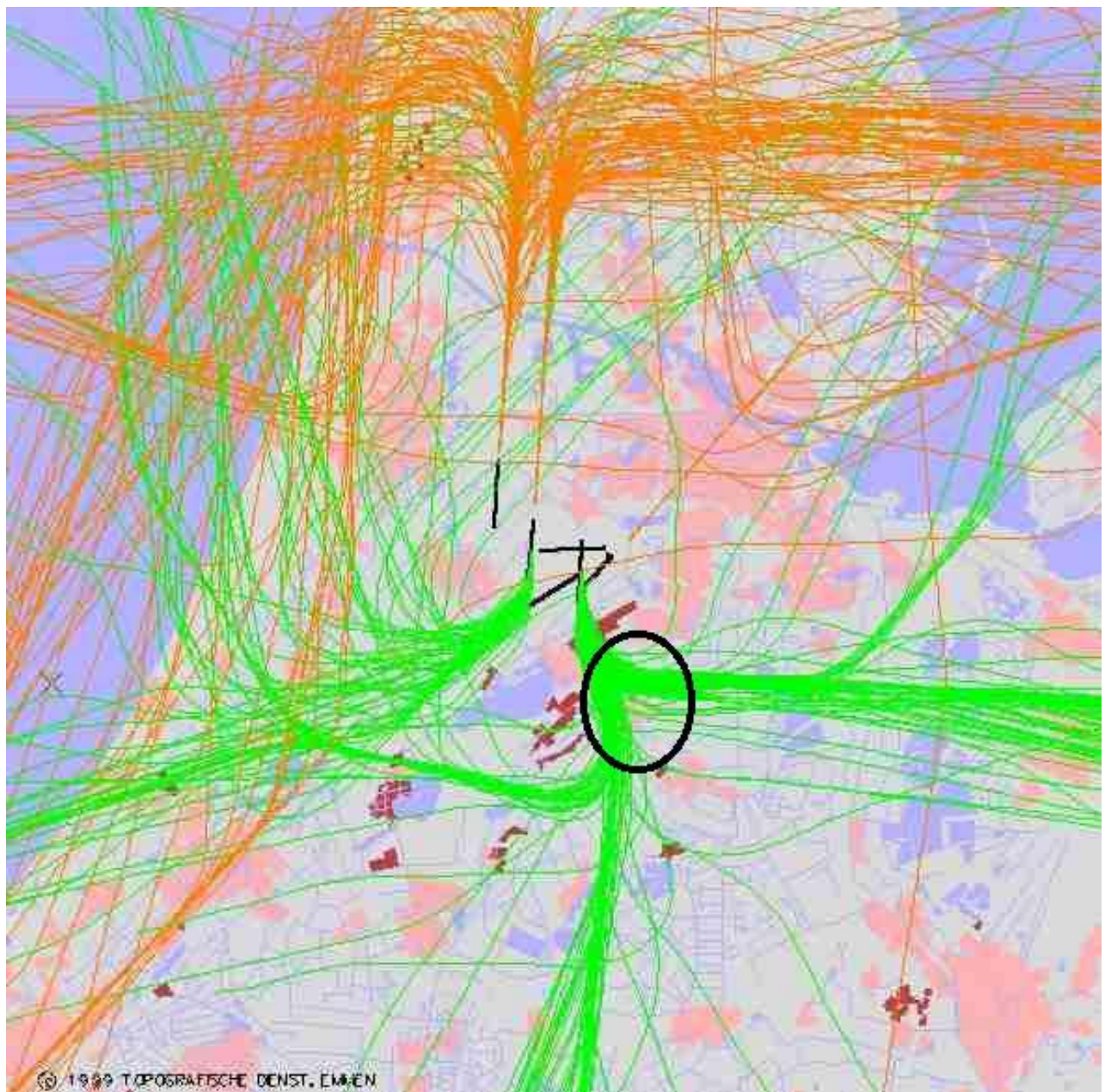
## Bijlage 4

### Het actuele baangebruik

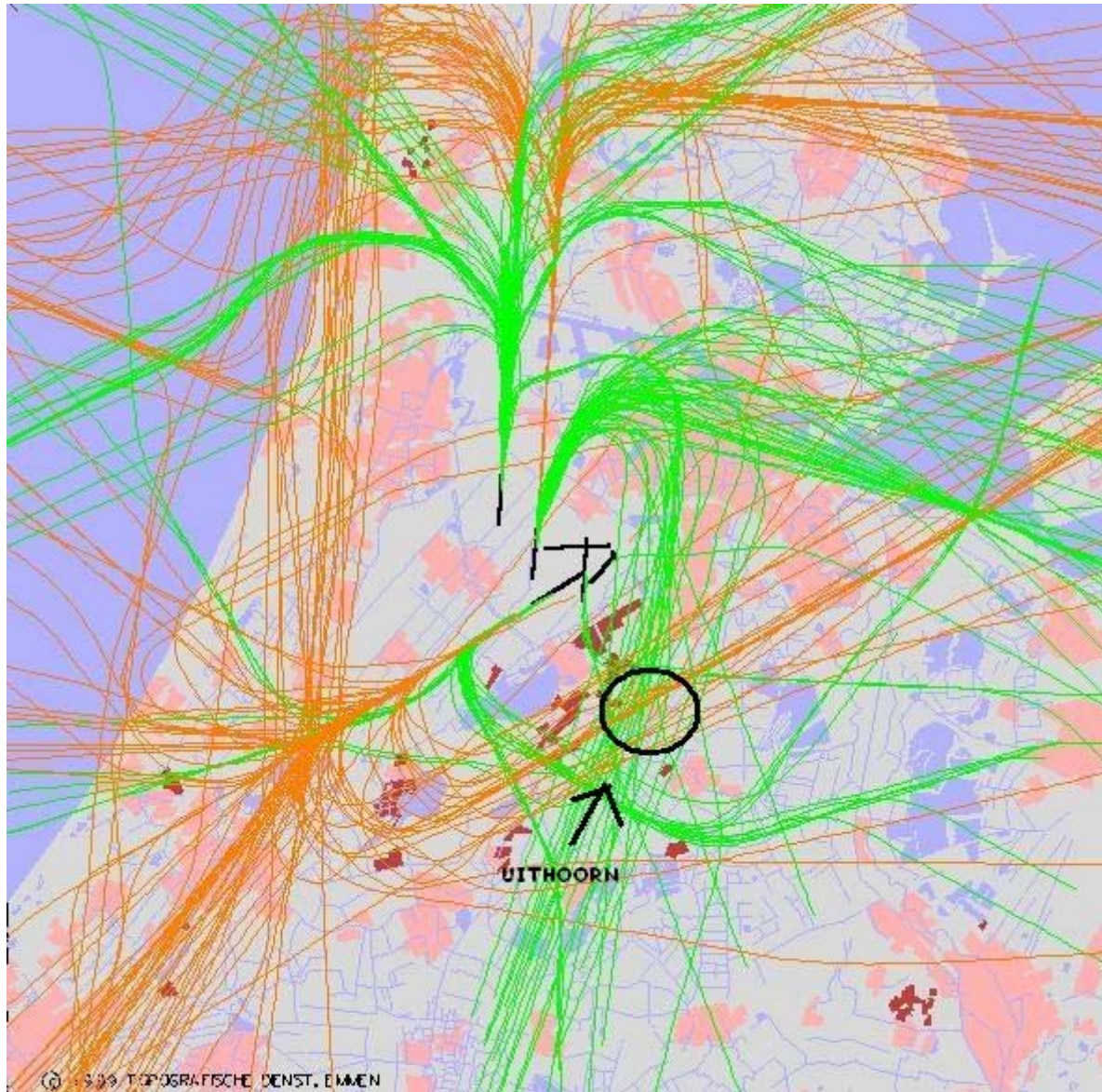
Het figuur toont aan dat de actuele uitvliegroute 18L ARNEM/ANDIK met de scherpe bocht naar links moeilijk gemaakt kan worden, waardoor over Uithoorn wordt gevlogen. Op de figuur is Uithoorn daardoor bijna onzichtbaar.



Nog een willekeurige dag waaruit blijkt dat de Aalsmeerbaan wel heel veel overlast bezorgd in Uithoorn. Als je goed kijkt, zie je in de cirkel nog net een stukje bebouwing van Uithoorn.



Ook bij het gebruik van andere start- en landingsbanen is Uithoorn het knooppunt van overkomend vliegverkeer. Zie ook bijgaand Fanomos plaatje van 7 februari 2005.



## Bijlage 5

Tabel uit de bijlage van de ME 2003

### BAAN 19L

nr corr	SID	Voorstel wijziging / Ingebracht door	Weging M	Weging E	Weging Nav	Discussie / Opmerkingen	Consequentie (operationeel)	Invoeren
35	ANDIK 1	Draai naar inbound PAMPUS iets later inzetten / LI	+	+/-	+/-	Vraag komt in eerste instantie voort uit het verzoek daartoe vanuit de milieuhoek ondersteund door het CGS om Weesp te mijden. Operationeel acceptabel. Inbound PAM van de banen 19L, 19R en 24 komen hierdoor op één lijn te liggen (één radiaal waarde).	Klein, ietsje langer vliegpad Aanpassing AIP/Aanwijzing	JA/nee
36	ANDIK 2	De huidige route tussen Amstelveen en Uithoorn opheffen en situeren tussen Aalsmeer en Uithoorn door naar het zuiden en dan zuid van- en om de Ronde Venen heen-linksom draaien tot interceptie inbound PAM / LI.	+	--	+/-	Speciale aandacht is hier op zijn plaats gezien de politieke gevoeligheid in Uithoorn versus de geluid beleving door de bevolking. Tevens is dit een onderwerp wat ook in de Raad van State aandacht heeft.  Vliegtechnisch is deze aanpassing zeker beter en qua spreiding ook beter beheersbaar. Het wegwerken van een grote bocht direct na T/O is altijd een goede zaak. Het vliegpad wordt beduidend langer en loopt langer samen met vooral ook de westelijke routes. De samenloop in afstand met de ARNEM blijft ongeveer identiek met de huidige situatie.  Totaal gezien in de vermijdbare hinder sfeer waarschijnlijk een verbetering m.n in	Zone wordt beïnvloed.  Berekening noodzakelijk.  Flink langere route. Invloed op afhandelings capaciteit.  Aanpassing AIP/Aanwijzing	ja/NEE  Afhankelijk berekening en discussie



						Uithoorn Noord. De zone wordt beïnvloed / grote wijziging. In hoeverre de wijziging acceptabel is voor het milieu kan alleen met een berekening in kaart worden gebracht.		
37	ARNEM	ARNEM route verleggen naar het zuiden tussen Aalsmeer en Uithoorn door waarna zuid van de Ronde Venen aansluiting op de lijn SPL-ARNEM wordt verkregen via de track tussen NV-EH151 / LI	+	--	+/-	<p>Speciale aandacht is hier op zijn plaats gezien de politieke gevoeligheid in Uithoorn versus de geluid beleving door de bevolking. Tevens is dit een onderwerp wat ook in de Raad van State aandacht heeft.</p> <p>Mogelijk door de elders voorgestelde uitbreiding van de Schiphol TMA in ZO-lijke richting.</p> <p>Vliegttechnisch is deze aanpassing zeker beter en qua spreiding ook beter beheersbaar. Het wegwerken van een grote bocht direct na T/O is altijd een goede zaak. Het vliegp pad loopt langer samen met de westgaande routes. ARNEM wordt heel vroeg afgesplitst van de ANDIK-1 (35).indien deze laatste noord van Uithoorn blijft liggen. Wordt de ANDIK-1 (35) vervangen door voorstel ANDIK-2 (36) dan afsplitspunt qua afstand ongeveer ongewijzigd.</p> <p>Invulling vermijdbare hinder. Grote verbetering voor noordelijk Gooi. Verslechtering daarentegen voor Breukelen. Nominale ligging route komt dicht bij Utrecht.</p>	<p>Zone wordt beïnvloed.</p> <p>Berekening noodzakelijk</p> <p>Langer samengaan met de andere SIDs behalve ANDIK-1 (35)</p> <p>Aanpassing AIP/Aanwijzing</p>	<p>JA/nee</p> <p>Afhankelijk van uitbreiding SPL TMA (ZO) en de discussie berekening zone</p>

## Bijlage 6

35 Ke zone voor en na implementatie voorstel

### Huidige Situatie

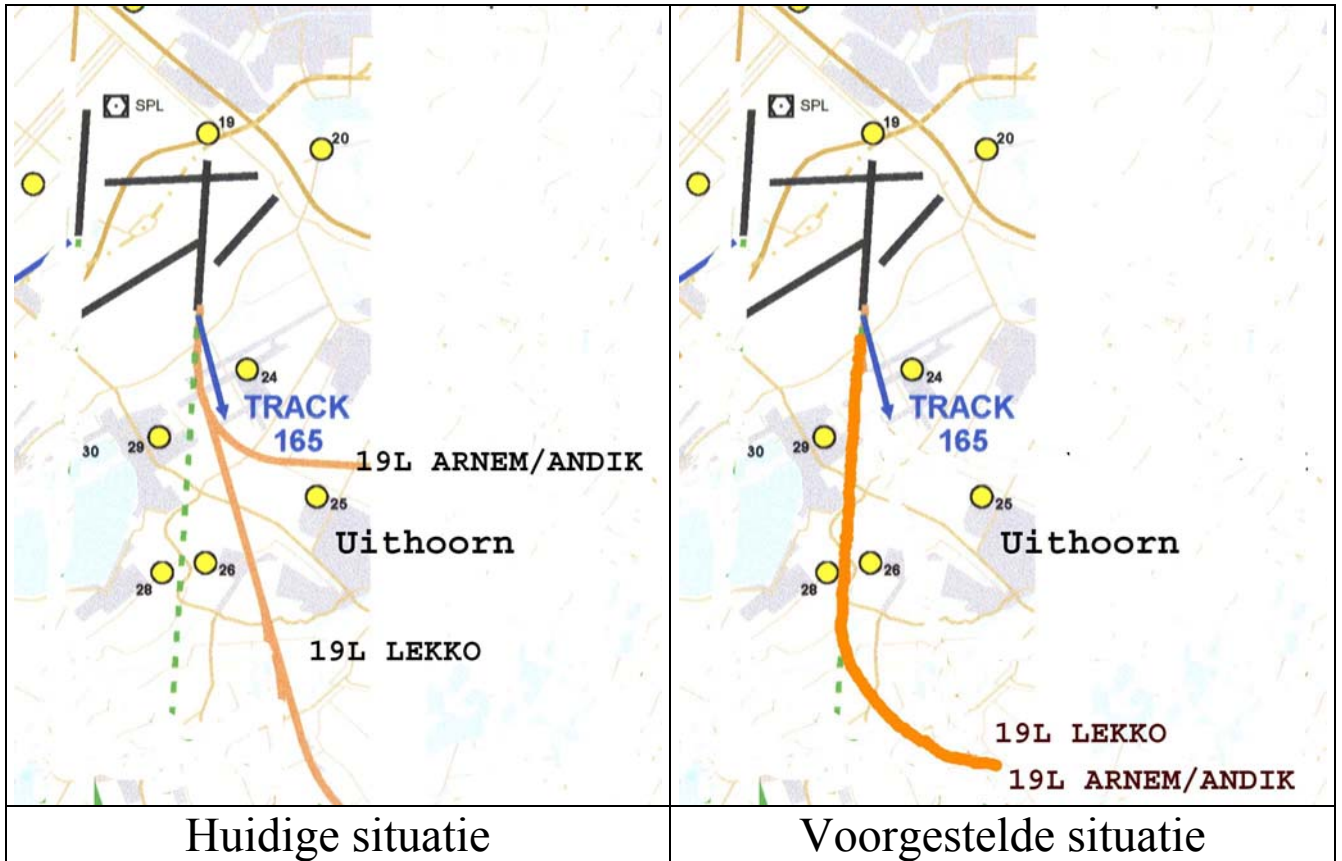


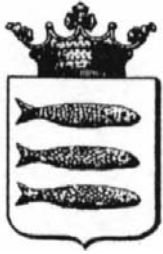
### Voorgestelde Situatie



# Bijlage 7

## Voorgestelde uitvliegroute





**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<sup>e</sup> en 7<sup>e</sup> 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

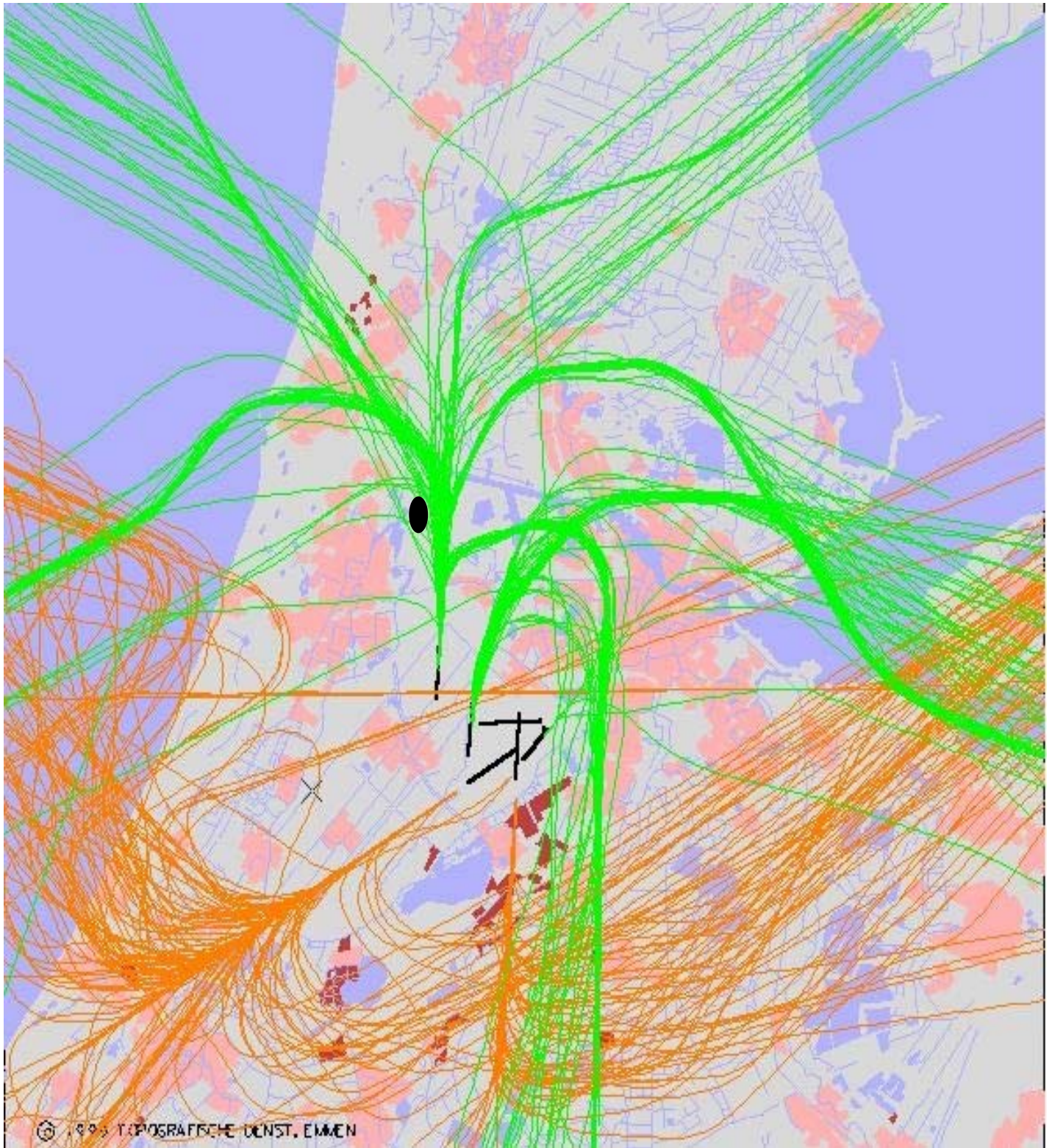
Verdere voordelen;

- 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.

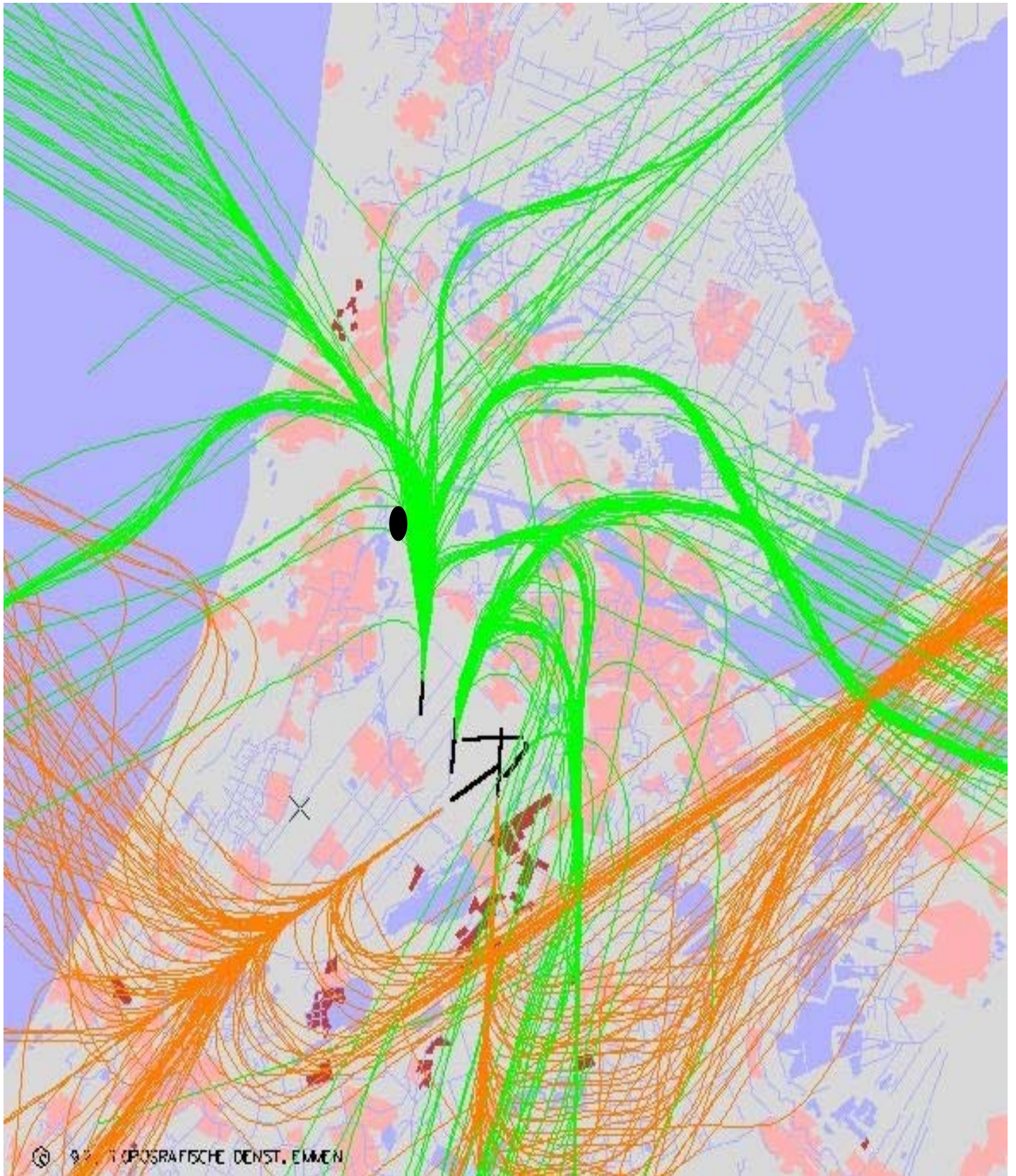
Ook het besluiten dat Schiphol de maximale omvang heeft bereikt kan vrijwel onmiddellijk plaatsvinden. Het nemen van dit besluit zal behalve in Spaarndam ook in de rest van der regio direct een positieve invloed op de houding van de burgers jegens de overheid hebben. De oplossing van het probleem waar 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

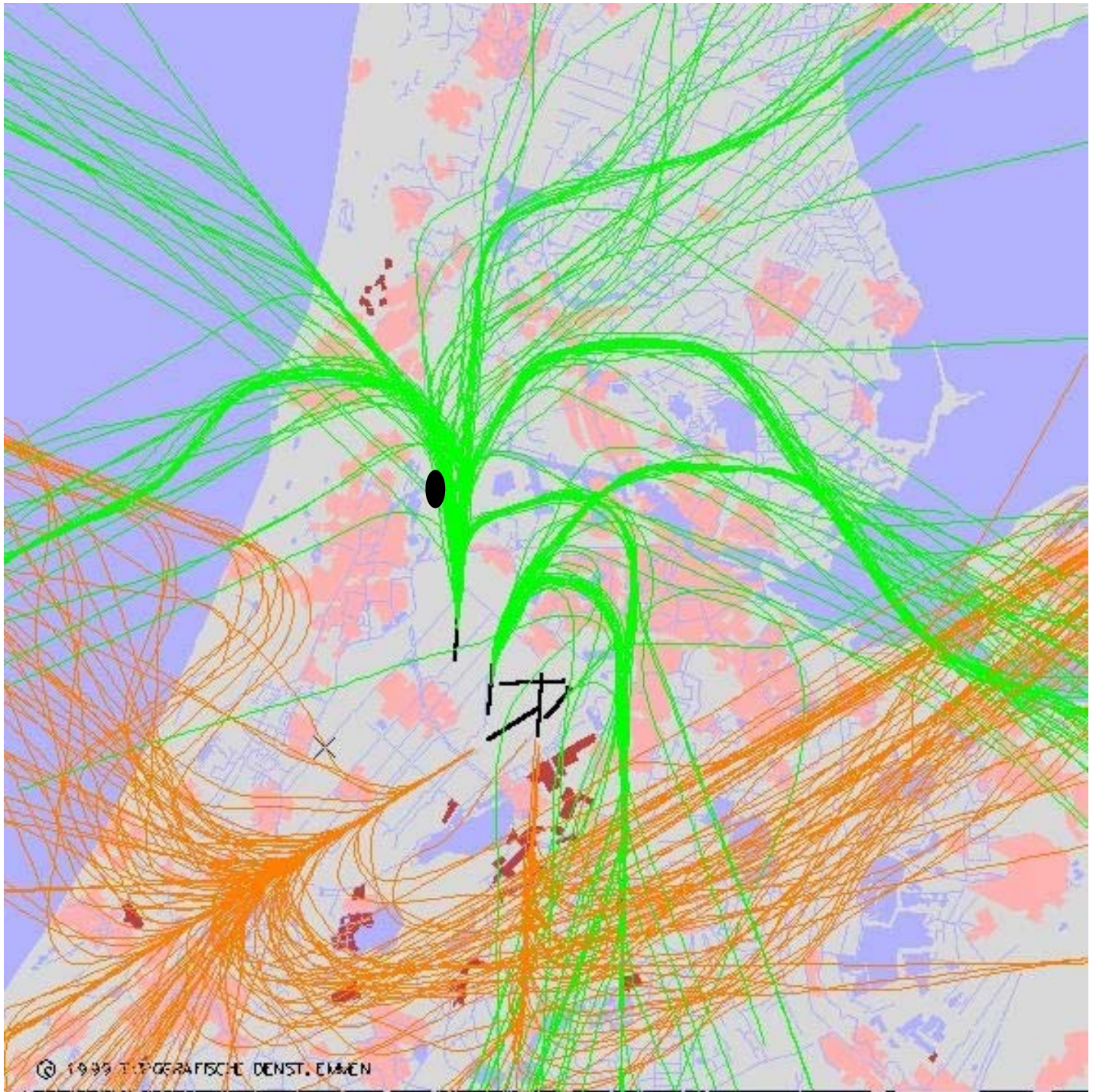
Bron: CROS 13-05-2005



BIJLAGE 1 DORPSRAAD SPAARNDAM  
 Radarplots 12 mei 2005 middag

● = Spaarndam

Bron: CROS 13-05-2005



BIJLAGE 1 DORPSRAAD SPAARNDAM  
Radarplots 12 mei 2005 avond

● = Spaarndam

Bron: CROS 13-05-2005





gemeente  
**Haarlemmermeer**

**Dienst Ruimte, Wonen  
en Economie**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
t.a.v. Projectbureau evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT 's Gravenhage

Postbus 147  
2130 AC Hoofddorp

Bezoekadres:  
Burg. van der Willigenlaan 4  
Hoofddorp  
Telefoon 023-567 65 43  
Telefax 023-562 21 88

Bureau	Strategische Beleidsvorming
Contactpersoon	XXXXXXX
Doorkiesnummer	XXXXXXXXX
Uw brief	
Ons kenmerk	05.0132923\sbv
Bijlage(n)	Rapportage Evaluatie Schipholbeleid:verbetervoorstellen gemeente Haarlemmermeer
Onderwerp	verbetervoorstellen Gemeente Haarlemmermeer in het kader van de Evaluatie Schipholbeleid

Verzenddatum

28 juni 2005

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

In het plan van aanpak Evaluatie Schipholbeleid heeft u belanghebbenden uitgenodigd de praktijkervaringen en voorstellen voor verbeteringen van het huidige Schipholbeleid kenbaar te maken. De gemeente Haarlemmermeer vindt het positief dat het kabinet de mogelijke verbeteringen van het beleid wil verkennen en waar nodig doorvoeren. Wij willen dan ook graag onze ervaringen met het huidige Schipholbeleid en onze voorstellen voor verbetering aan u voorleggen. Wij onderstrepen daarbij de urgentie om in de Evaluatie Schipholbeleid een noodzakelijke omslag te maken van beleid naar uitvoering van concrete maatregelen.

In onze filosofie moet de mainportontwikkeling hand in hand gaan met het investeren en compenseren in de omgeving met als doel de leefbaarheid te verbeteren. Er is een noodzaak om het vertrouwen van onze bewoners te herstellen. Het draagvlak voor groei van de luchthaven is niet vanzelfsprekend, zeker wanneer de investeringen in een verdergaande groei van de luchthaven niet zichtbaar zijn in de luchthavenomgeving. Ons college vindt dat (de werking van) het stelsel van milieunormen niet aansluit bij de hinderbeleving. Dit is naar ons oordeel één van de belangrijke knelpunten van de uitwerking van het huidige Schipholbeleid in praktijk.

De gemeente Haarlemmermeer staat voor haar bewoners en bedrijven. Ook Schiphol is daarmee een belangrijke klant. De groei ambities van Schiphol en de toegevoegde waarde daarvan voor de economie van de randstad en Nederland in relatie tot de hinder dat het vliegverkeer veroorzaakt voor onze inwoners, stelt de gemeente Haarlemmermeer voor een dilemma. Het dilemma van de dubbeldoelstelling: enerzijds het beschermingsniveau voor de

omwonende garanderen en anderzijds de groei van Schiphol als mainport veiligstellen. De met de Schipholwet geïntroduceerde systematiek heeft in de praktijk niet geleid tot een oplossing voor dit dilemma. Sterker nog het heeft veroorzaakt dat op dit moment het draagvlak van Schiphol als mainport onder druk staat. De praktijk leert ons dat de klachten zijn toegenomen en het vertrouwen in een adequaat en transparant beleid voor de omwonende is afgenomen. Ook constateren wij dat de gebruikers (Sky-team alliantie) van Schiphol en andere partijen binnen de sector niet voldoende groeipotentie voorzien op Schiphol.

De gemeente Haarlemmermeer kan dit probleem niet alleen oplossen. Het rijk zal samen met de sector tot oplossingen moeten komen. Uiteraard is daarbij onze betrokkenheid zeer gewenst. De oplossing van het eerdergenoemde dilemma kan niet geadresseerd worden aan een individuele partij. Er ligt wat ons betreft een gemeenschappelijke opgave.

In onze verbetervoorstellen richten wij ons met name op de omgevingskant van het Schipholbeleid. Wat betreft de mainportkant is voor ons uitgangspunt dat het gebruik van het huidige stelsel geoptimaliseerd moet worden. Wij zijn van oordeel dat optimalisatiemaatregelen om binnen de huidige kaders van de luchthavenbesluiten tot een vergroting van de capaciteit te komen maximaal benut moet worden. Daarnaast zien wij ook voor de langere termijn mogelijkheden tot verdere concentratie van aan- en uitvliegroutes. I Wij zijn van oordeel dat elke verbetering in of aanpassing van het huidige stelsel beoordeeld zal moeten worden op de effecten voor de omgeving. Uitgangspunt daarbij is dat de bescherming van onze inwoners per saldo moet verbeteren. Daar waar sprake is van een zwaarbelast gebied zal geïnvesteerd en gecompenseerd moeten worden in de kwaliteit van de directe leefomgeving. Ook dat is een voor ons een belangrijke randvoorwaarde voor een effectief en verantwoord Schipholbeleid.

De gemeente Haarlemmermeer roept het rijk en de sector op om op korte termijn helderheid te verschaffen in de toekomst van Schiphol als mainport zodat samen gewerkt kan worden aan het verbeteren van de leefomgeving en versterken van Schiphol als mainport. Ook in het kader van het regionaal uitvoeringsprogramma voor de korte termijn, opgesteld door de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en Schiphol Group, wordt benadrukt dat er fors geïnvesteerd moet worden in de leefbaarheid om het draagvlak voor de luchthaven te versterken.

Ter voorbereiding op de bestuurlijke besluitvorming hebben wij een tweetal consultatiebijeenkomsten met bewoners georganiseerd. Deze bijeenkomsten hebben geresulteerd in een palet aan praktijkervaringen, belevingen en ideeën. De verslagen van deze consultaties treft u hierbij eveneens aan. In een samenvattende rapportage worden de resultaten van de bijeenkomsten beschreven voor een aantal hoofdonderwerpen. Daarbij zijn door bewoners verbetervoorstellen genoemd. Wij verzoeken u nadrukkelijk deze verbetervoorstellen van onze bewoners te betrekken in het evaluatietraject.

Ook hebben wij in regionaal verband in het kader van de Bestuurlijke Regie Schiphol over het huidige stelsel en mogelijke verbetervoorstellen discussie gevoerd. Dit heeft geresulteerd in de gezamenlijke brief van de Bestuurlijke Regie Schiphol, d.d. 16 juni jl. Deze brief heeft u separaat ontvangen.



Onze verbetervoorstellen zijn gericht op:

- a. leefbaarheid:investeren en compenseren
- b. continuering gezondheidsmonitoring
- c. grondgeluidproblematiek
- d. waarborgen groei luchthaven: focus op operationele maatregelen en selectiviteit
- e. transparantie en uitlegbaarheid

Samengevat zetten wij in op twee sporen, te weten:

1. *Verdere optimalisering van het huidige stelsel van bescherming van burgers*, waaronder het meten van vliegtuiggeluid, de menukaart met compenserende maatregelen, oplossing grondgeluid en invoering van een leefbaarheidfonds.
2. *Ondersteunen van een optimalisering van het huidige stelsel door de sector*, waarbij de grenswaarden uit de wet moeten blijven bestaan, geluid moet worden gemeten in aanvulling op de berekeningen en gehinderde bewoners ruimhartig worden gecompenseerd.

Wij willen tot slot benadrukken dat een effectief Schipholbeleid een gezamenlijke agenda vereist van alle bij de ontwikkeling van de luchthaven betrokken partijen. Een luchthaven in een sterk bevolkt gebied vergt naast voldoende groeiperspectief ook voldoende draagvlak. Er is een gemeenschappelijk belang om invulling te geven aan een Schipholbeleid dat inzet op beide elementen. Wij verzoeken u dan ook de urgentie te onderschrijven van een structurele gezamenlijke communicatie- en draagvlakstrategie.

Wij verzoeken u de verbetervoorstellen, zoals nader onderbouwd in bijgevoegde rapportage, te betrekken in het verdere evaluatietraject en nodigen u uit om met ons en de sector tot concrete uitvoering over te gaan.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,  
de secretaris,

dr. G.P.F. van den Boorn

  
de burgemeester,

mr. A.Ph. Hertog. Lb.

**Evaluatie Schipholbeleid:  
Verbetervoorstellen  
Gemeente Haarlemmermeer**



Juni 2005

## Inhoud

### Inleiding

1. De verbetervoorstellen samengevat
2. Ervaringen met het Schipholbeleid
  - 2.1. Consultatie bewoners: palet aan ervaringen
  - 2.2. Kern Schipholbeleid vanuit Haarlemmermeers perspectief
3. Verbetervoorstellen

### Bijlagen:

- I. Verbetervoorstellen (vertegenwoordigers van) bewoners Haarlemmermeer: samenvattende rapportage resultaten consultatiebijeenkomsten Haarlemmermeer
- II. Verslag consultatiebijeenkomst Haarlemmermeer 4 april 2005
- III. Verslag consultatiebijeenkomst Haarlemmermeer 11 april 2005

## **Inleiding**

Met de ingebruikname van de Polderbaan in 2003 is een nieuwe Luchtvaartwet in werking getreden, inclusief de bijbehorende besluiten. In 2003 is ook vastgesteld dat de nieuwe wetgeving na 3 jaar (in 2006) geëvalueerd moet worden. Een onderdeel van deze evaluatie, waarover het ministerie van Verkeer en Waterstaat de regie voert, is de mogelijkheid voor betrokkenen om praktijkervaringen uit te wisselen en verbetervoorstellen in te dienen. De Gemeente Haarlemmermeer heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt en heeft middels twee Consultatiebijeenkomsten de bewoners van de gemeente hierbij betrokken.

Voor u ligt het rapport *Evaluatie Schipholbeleid: verbetervoorstellen gemeente Haarlemmermeer*, waarin de gemeente haar verbetervoorstellen presenteert.

In het eerste hoofdstuk zijn de verbetervoorstellen kort samengevat. In het tweede hoofdstuk worden de ervaringen van bewoners en de speerpunten van de gemeente weergegeven. In het derde hoofdstuk komt een verdere uitwerking van de verbetervoorstellen aan de orde. In de bijlagen vindt u de verbetervoorstellen van bewoners en de verslagen van de Consultatiebijeenkomsten.

### **1. De verbetervoorstellen samengevat**

#### *Instelling van een leefbaarheidsfonds*

De Gemeente Haarlemmermeer vindt het noodzakelijk dat er een fonds komt om investeringen in de woonomgeving: geluidwerende voorzieningen, groen, recreatievoorzieningen, culturele voorzieningen e.d., mogelijk te maken. Het fonds moet worden gevoed door het Rijk, de luchtvaartsector, de regionale en lokale overheden.

#### *Isolatie van woningen*

De Gemeente Haarlemmermeer zet zich in om bewoners meer flexibiliteit te bieden bij de isolatie van hun woning. De gemeente verzoekt het Rijk meer keuzevrijheid in het isolatie/compensatiebeleid aan te bieden aan bewoners

#### *Verhuisfaciliteit c.q. aankoopregeling*

De Gemeente Haarlemmermeer zet zich in voor een verruiming van het beleidskader om bewoners te faciliteren bij het aanbieden van vervangende woonruimte en de woning aan te kopen. De huidige compensatie/schaderegeling dient hiervoor te worden aangepast.

#### *Woningbouw binnen het beperkingengebied*

De gemeente wil met het mogelijk maken van kleinschalige woningbouw het belang onderstrepen van het op peil houden van de fysieke leefomgeving. De gemeente stelt bij het Rijk voor het luchthavenindelingbesluit aan te passen zodanig dat de provincie Noord-Holland de bevoegdheid krijgt te beslissen over de toelating van woningbouw (verklaring van geen bezwaar). Dit wordt ook ondersteund vanuit de Bestuurlijke Regie Schiphol. Daarnaast dringen wij er bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat op aan bij de uiteindelijke afweging over de verbetervoorstellen de realisatie van Hoofddorp-west mogelijk te maken.

□ Structurele gezondheidsmonitoring

Wij pleiten bij het Rijk voor een transparante informatievoorziening over de effecten van de luchtvaart voor de gezondheid en voor een continuering van de gezondheidsmonitoring in de directe omgeving van de luchthaven. Wij pleiten daarbij voor een jaarlijkse rapportage over de resultaten van deze monitoring.

Wij zijn van oordeel dat de recente onderzoeken in dit kader, waaronder onderzoeken in relatie tot leerprestaties van kinderen in geluidbelaste gebieden, betrokken moeten worden bij de evaluatie. Uit oogpunt van relevante informatievoorziening achten wij het van belang dat in het kader van de gezondheidsmonitoring tevens onderzoek plaatsvindt c.q. betrokken wordt naar de gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging(fijn stof) in de directe omgeving van Schiphol.

□ Erkenning en oplossing Grondgeluidproblematiek

De gemeente vraagt aan het Rijk de problematiek van het grondgeluid te erkennen en te betrekken in de evaluatie.

Relaterend aan de erkenning en het betrekken van de problematiek in de evaluatie pleiten wij voor het opnemen van een geluidcontour voor grondgeluid. In het kader van de verbetervoorstellen pleit de gemeente er voor een nieuwe beoordelingsmaat m.b.t. trillingen en laagfrequent geluid te ontwikkelen en deze maat op te nemen in het luchthavenverkeerbesluit.

Haarlemmermeer vraagt het ministerie, indien een effectieve oplossing voor de grondgeluidproblematiek voorhanden is, gezamenlijk met partijen in de regio, waaronder Haarlemmermeer en Schiphol een snelle uitvoering mede te financieren en mogelijk te maken.

Voorts pleit Haarlemmermeer voor maximaal terugdringen van het gebruik van full reverse thrust bij landingen. Daarnaast wil de gemeente, in het kader van terugdringen van hinder als gevolg van grondgeluid, de mogelijkheden van slepen van vliegtuigen in beeld laten brengen.

Indien een oplossing niet voorhanden is pleit de gemeente voor toepassing van de compensatiemaatregelen (c.q. verruiming daarvan) en de regelgeving op dit punt aan te passen. Haarlemmermeer vraagt het Rijk de mogelijkheden daartoe te verkennen.

□ Verlenging nachtregime tot 07.00 uur

Refererend aan het recent genomen kabinetsstandpunt over nachtelijke geluidbelasting pleit Haarlemmermeer voor transparante informatievoorziening over enerzijds de positieve effecten van verlenging van het nachtregime tot 7 uur voor de omgeving en anderzijds de economische schade die dat zou geven voor de luchtvaartsector. Het kabinet ziet geen reden om vooruitlopend op de Evaluatie Schipholbeleid aanvullende regelgeving ter beperking van slaapverstoring te ontwikkelen.

Gemeente Haarlemmermeer pleit juist uit oogpunt van terugdringen van slaapverstoring dat de luchtvaartsector het nachtregime ook tussen 6 en 7 uur toepast.

Gemeente Haarlemmermeer acht wel afstemming op Europees niveau op dit punt wenselijk vanwege de concurrentiepositie.

De gemeente pleit er voor in het Schipholbeleid maatregelen te treffen (juist ook in relatie tot slaapverstoring) die ten goede komen aan (aan geluid blootgestelde) bewoners.

□ Onafhankelijke handhaving

De gemeente pleit voor het onderbrengen van de handhaving in een onafhankelijk orgaan (ook in beeldvorming los van het ministerie van Verkeer en Waterstaat). Haarlemmermeer vindt bovendien dat bij sanctionering opgelegde boetes ten goede moeten komen aan de omgeving en deze middelen opgenomen moeten worden in het eerder genoemde leefbaarheidsfonds.

□ Vergroting capaciteit Schiphol d.m.v. verdere optimalisatie

Haarlemmermeer stelt in BRS-verband (Bestuurlijke Regie Schiphol) het Rijk voor om samen met de sector een aantal maatregelen te onderzoeken die de huidige capaciteit kunnen vergroten. Gemeente Haarlemmermeer acht het van belang een helder omschreven definitie van het begrip "mainport" op te nemen in het Schipholbeleid. Haarlemmermeer stelt het Rijk voor nader te omschrijven wat onder mainport wordt verstaan.

De gemeente Haarlemmermeer pleit voor een verdere concentratie van aan- en uitvliegroutes en vraagt het Rijk de effecten daarvan nader te onderzoeken. In dit verband pleit de gemeente voor het verleggen c.q. sluiten van de uitvliegroute van de Kaagbaan tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en vraagt het Rijk samen met de sector de effecten van deze maatregel nader te onderzoeken.

De gemeente Haarlemmermeer is van oordeel dat niet al het verkeer op Schiphol noodzakelijk is voor de hubfunctie en pleit ervoor in regionaal verband (sector en BRS) te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om niet-hub verkeer zoals low-cost en charters uit te plaatsen naar regionale velden, waaronder Lelystad. Hierdoor heeft de home-carrier de mogelijkheid om te groeien op Schiphol.

□ Informatievoorziening en communicatie: transparant en uitlegbaar

De gemeente Haarlemmermeer pleit voor een eerlijke en zorgvuldige communicatie over de lusten en de lasten die de aanwezigheid van de luchthaven voor de omgeving met zich meebrengen. Dit geldt ook voor informatieverstrekking over de resultaten van onder meer gezondheidsonderzoeken en de wijze waarop deze resultaten meewegen in de evaluatie Schipholbeleid.

## **2. Ervaringen met het Schipholbeleid**

### **2.1. Consultatie bewoners: palet aan ervaringen**

Op 4 en 11 april jl. heeft de gemeente Haarlemmermeer een tweetal consultatiebijeenkomsten georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten hebben bewoners hun positieve en negatieve ervaringen met het Schipholbeleid aangegeven. Ook hebben zij voorstellen voor verbeteringen aangedragen. Hieronder wordt een aantal door bewoners gesignaleerde problemen toegelicht.

#### *Geluidsoverlast*

De ingebruikname van een nieuwe start- en landingsbaan levert nieuwe geluidgehinderden op. Bewoners die nog niet eerder last hebben gehad van vliegtuiggeluid krijgen daar ineens mee te maken. Bij de opening van de Polderbaan worden met name de gebieden ten noorden van de Polderbaan zwaarder belast. Het gaat dan om gemeenten zoals Castricum, Uitgeest, en Velsen. Dit is duidelijk waar te nemen uit de klachtenregistratie van het Informatie- en Klachtenbureau (IKB) van CROS.

Een duidelijke verandering is ook het grondgeluid dat optreedt in gebieden rond de Polderbaan (m.n. Hoofddorp-Noord). Voorafgaand aan de opening van de nieuwe baan is hier te weinig rekening mee gehouden (zie ook bij de verbetervoorstellen).

Na de opening van de Polderbaan zijn door gebeurtenissen, zoals de invoerfout, de wijziging van de Spaarndamroute, en de problematiek van het parallel starten wijzigingen opgetreden in de uitvliegroutes van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Dergelijke wijzigingen hebben ertoe geleid dat er meer hinder plaatsvindt in Zwanenburg, Badhoevedorp en Lijnden. Bewoners van met name Zwanenburg-west hebben te maken met hinder van zowel de Zwanenburgbaan als de Polderbaan. Volgens aanwezigen is de hinder hier met grote mate toegenomen, met name als de banen parallel gebruikt worden om te starten.

#### *Minimaliseren van stank en roetoverlast*

De overlast als gevolg van kerosinestank en luchtverontreiniging (roet/fijn stof) is een aspect dat door bewoners als probleem wordt ervaren. Met name ook in relatie tot gezondheidseffecten. Over de resultaten van de gezondheidsonderzoeken en op welke wijze deze resultaten een rol spelen in het Schipholbeleid zou veel meer gecommuniceerd moeten worden. In dit kader is door bewoners als verbetervoorstel genoemd: de invoering van heffing op kerosine en het verrichten van onderzoek naar de gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging/fijn stof in de directe omgeving van de luchthaven.

#### *Draagvlak en vertrouwen*

Door de eerdergenoemde gebeurtenissen in de afgelopen jaren en de gefragmenteerde besluitvorming naar aanleiding daarvan is het vertrouwen in Schiphol en de overheid afgenomen. Draagvlak voor het Schipholbeleid c.q. voor de luchthavenontwikkeling is niet vanzelfsprekend. Communicatie met bewoners in de omgeving van Schiphol is in deze van het grootste belang. Bewoners hebben er recht op om op tijd en in alle eerlijkheid te horen wat er op en rond de luchthaven staat te gebeuren of gebeurd is. In het verleden is dit lang niet altijd gebeurd, en dit leidt tot een toename van het wantrouwen.

Tijdens de Consultatiebijeenkomsten is dit als belangrijkste probleem naar voren gekomen.

In de bijlage bij deze nota is, naast de verslagen van de consultatieavonden, ook een rapportage gevoegd, waarin de resultaten van de bijeenkomsten zijn beschreven in een zevental hoofdvragen. Per hoofdvraag zijn positieve en negatieve ervaringen van alle individuele bewoners gebundeld.

Wij wijzen erop dat de verslagen en rapportage een feitelijke weergave zijn van de opmerkingen van individuele bewoners. Wij hebben er voor gekozen bij het opstellen van de verslagen (door de externe begeleider van de consultatiebijeenkomsten) de opmerkingen niet te toetsen c.q. becommentariëren op juistheden en onjuistheden. In onze afweging en besluitvorming over de gemeentelijke verbetervoorstellen heeft ons College de opmerkingen uit de consultatiebijeenkomsten betrokken. Dat betekent dat niet alle opmerkingen of door bewoners aangedragen voorstellen door ons zijn overgenomen. In onze afweging hebben wij met name gekeken naar de relevantie voor de evaluatie van het huidige Schipholbeleid. Een aantal gemaakte opmerkingen van individuele bewoners delen wij niet of zijn naar ons oordeel feitelijk onjuist.

## **2.2. Kern Schipholbeleid vanuit Haarlemmermeers perspectief**

Het kabinet heeft met de vaststelling van de Schipholwet en luchthavenbesluiten een aantal concrete doelstelling geformuleerd, waaraan de verdere luchthavenontwikkeling moet voldoen: het nieuwe stelsel moet transparant, beter meetbaar en handhaafbaar zijn. Het moet bovendien goed aansluiten bij de ervaren hinder, rechtszekerheid bieden en technisch/praktisch uitvoerbaar zijn. Niet in de laatste plaats moet het stelsel voldoen aan de balans tussen lusten en lasten, tussen groei en milieu (de dubbeldoelstelling).

De kern van het Schipholbeleid is dus dat de overheid grenzen stelt aan de negatieve effecten van het vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven. Binnen deze grenzen kan de luchtvaart verder groeien. De evaluatie Schipholbeleid moet aantonen of het stelsel inderdaad werkt zoals beoogd.

Een van de pijlers van de evaluatie is de gelijkwaardige bescherming die het stelsel moet bieden ten opzichte van de PKB-Schiphol. Hoewel het begrip gelijkwaardigheid in de afgelopen jaren veel discussie heeft opgeleverd zijn de criteria waaraan deze gelijkwaardigheid getoetst wordt helder vastgelegd in de Schipholwet. Deze gelijkwaardigheidstoets is over het jaar 2004 inmiddels uitgevoerd. Uit de tussenrapportage Evaluatie Schipholbeleid (maart 2005) blijkt "dat in 2004 ruimschoots aan de eisen van gelijkwaardigheid is voldaan".

Op grond daarvan zou de conclusie getrokken worden dat het stelsel effectief is en voldoet aan de doelstellingen.

Wij constateren echter dat de beleving anders is. Aan de ene kant bij de bewoners: de overlast is niet minder geworden, dus de beschermende werking van het normenstelsel schiet te kort. Aan de andere kant bij de sector: het stelsel werkt knellend, want de luchthaven loopt tegen de grenzen van de capaciteit aan.

Zoals in de begeleidende brief bij deze rapportage is aangegeven is dit een belangrijk knelpunt in het huidige Schipholbeleid. De groeiambities van Schiphol en de toegevoegde waarde daarvan voor de economie van de Randstad en Nederland in relatie tot de hinder dat vliegverkeer veroorzaakt voor haar omgeving, stelt de gemeente Haarlemmermeer voor een dilemma. Het dilemma van de dubbeldoelstelling: enerzijds het beschermingsniveau voor de omwonenden garanderen en anderzijds de groei van Schiphol als mainport veiligstellen. De met de Schipholwet geïntroduceerde systematiek heeft in de praktijk niet geleid tot een oplossing voor dit dilemma. Sterker nog het heeft veroorzaakt dat op dit moment het draagvlak van Schiphol als mainport onder druk staat.

De praktijk leert ons dat de klachten zijn toegenomen en het vertrouwen in een adequaat en transparant beleid voor de omwonenden is afgenomen. Tegelijkertijd constateren wij dat de gebruikers (Sky-team alliantie) van Schiphol en partijen binnen de luchtvaartsector niet voldoende groeipotentie voorzien op Schiphol binnen het huidige stelsel.



Ook hier willen wij benadrukken dat de gemeente Haarlemmermeer dit probleem niet alleen kan oplossen. Het Rijk zal samen met de sector tot oplossingen moeten komen. Uiteraard is daarbij onze betrokkenheid zeer gewenst. Wij onderstrepen de gezamenlijke opgave daarbij.

Met onze inbreng in het kader van de evaluatie Schipholbeleid roepen wij het Rijk en de sector op om op korte termijn helderheid te verschaffen in de toekomst van Schiphol als mainport. Deze helderheid is noodzakelijk, zodat samen gewerkt kan worden aan het verbeteren van de leefomgeving en versterken van Schiphol als mainport.

Wij onderstrepen de urgentie om in de evaluatie Schipholbeleid een noodzakelijke omslag te maken van beleid naar uitvoering van concrete maatregelen.

In onze filosofie moet de mainportontwikkeling hand in hand gaan met het investeren en compenseren in de omgeving met als doel de leefbaarheid te verbeteren. Er is een noodzaak om het vertrouwen van bewoners te herstellen. Het draagvlak voor groei van de luchthaven is niet vanzelfsprekend, zeker wanneer de investeringen in een verdergaande groei van de luchthaven niet zichtbaar zijn in de luchthavenomgeving. Ons college vindt dat (de werking van) het stelsel van milieunormen niet aansluit bij de hinderbeleving. Dit is een van de belangrijke knelpunten van de uitwerking van het huidige Schipholbeleid in praktijk.

De genoemde omslag reikt verder dan de 'technische' toets of de bescherming van omwonenden in termen van onder meer 10.000 woningen binnen de 35 Ke met het huidige stelsel is gewaarborgd.

In onze verbetervoorstellen richten wij ons op de omgevingskant van het Schipholbeleid. Wat betreft de mainportkant is voor ons uitgangspunt dat het gebruik van het huidige stelsel geoptimaliseerd moet worden. Wij zijn er nog niet van overtuigd dat binnen de kaders van de wet om tot een vergroting van de capaciteit te komen alle sturingsmaatregelen door de sector volledig zijn benut.

Wij zijn van oordeel dat elke verbetering in of aanpassing van het huidige stelsel beoordeeld zal moeten worden op de effecten voor de omgeving. Uitgangspunt daarbij is de bescherming van onze inwoners: er zal sprake moeten zijn van een verbetering voor de omgeving (in ieder geval geen toename van de negatieve effecten van de luchthaven). Daar waar sprake is van een zwaarbelast gebied zal geïnvesteerd en gecompenseerd moeten worden in de kwaliteit van de directe leefomgeving. Ook dat is voor ons een belangrijke randvoorwaarde voor een effectief en verantwoord Schipholbeleid.

Samengevat zijn de verbetervoorstellen van Haarlemmermeer, die ook in onze regionale samenwerking in BRS-verband worden uitgedragen, gericht op:

- Leefbaarheid/investeren en compenseren
- Continuering gezondheidsmonitor
- Grondgeluidproblematiek
- Kwalitatieve groei op de luchthaven
- Transparantie en uitlegbaarheid

In de hiernavolgende paragraaf worden de verbetervoorstellen nader toegelicht. Zoals het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagd heeft zullen wij bij deze verbetervoorstellen zoveel mogelijk ingaan op het motief en onderbouwing van het voorstel, de verwachten effecten op de omgeving en mainport en informatie over de wijze van uitvoering. Wij gaan ervan uit dat de effecten van voorstellen en de uitvoering gedurende het lopende evaluatietraject met name door het ministerie van Verkeer en Waterstaat verder in beeld worden gebracht (al dan niet in verdere samenwerking met regiopartijen, waaronder de gemeente, maar ook de luchtvaartsector).

### 3. De verbetervoorstellen

#### A. Algemeen

Alvorens de verbetervoorstellen van de gemeente Haarlemmermeer nader toe te lichten hechten wij er aan een aantal algemene kanttekeningen te plaatsen:

In het RIVM-rapport “gezondheid en beleving van omgevingsfactoren in de regio Schiphol: 2002” is aangegeven dat er een relatie is tussen ernstige geluidhinder en fysieke en mentale gezondheidsklachten. Geluidhinder wordt in dit kader niet alleen door de geluidbelasting zelf beïnvloed maar ook daar niet-akoestische factoren die voor een deel beïnvloedbaar zijn. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om verwachtingen van omwonenden over de veranderingen rond Schiphol of de attitude ten opzichte van Schiphol.

Wij onderstrepen de urgentie om te investeren in leefbaarheid. De dubbele doelstelling van het Schipholbeleid betekent in onze optiek ook daadwerkelijk investeren in de luchthavenomgeving. De effectuering van de verbetervoorstellen die hieronder worden toegelicht komen juist ten goede aan de omgeving van de luchthaven.

Investerings in de mainportontwikkeling moeten hand in hand gaan met investeringen in de omgeving. De Gemeente Haarlemmermeer wil zich inzetten voor de opstelling van een *Menukaart van compenserende en verbetermaatregelen*.

Er is een ‘sense of urgency’ om te investeren in de mainportomgeving, niet in de laatste plaats vanwege noodzakelijke draagvlakverbetering.

Om een goede ontwikkeling en afweging van beleid mogelijk te maken is er voorts behoefte aan inzicht in economische effecten vanuit verschillende ontwikkelingsscenario’s voor Schiphol en daarover goed te communiceren. Wij willen ook hier de noodzaak benadrukken van een gezamenlijke strategie voor communicatie en draagvlak. Wij achten het van belang de gemeenschappelijke agenda van de bij het Schipholbeleid betrokken partijen verder in te vullen en tot concrete uitvoering van maatregelen over te gaan. Wij vragen het ministerie van Verkeer en Waterstaat ruimte te bieden aan experimenten en uitvoeringsspilots om de effectiviteit van maatregelen in praktijk te toetsen. Bij positieve ervaringen kunnen deze maatregelen vervolgens definitief worden uitgevoerd en vastgelegd.

Op 1 juni jl. is het plan van aanpak “ex ante beleidsevaluatie groepsrisico in relatie tot Schiphol” aan de Tweede Kamer verzonden. Het nieuwe groepsrisicobeleid komt in plaats van de groepsrisico standstill verplichting. Uit de brief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer begrijpen wij dat in het kader van het nieuw te vormen groepsrisicobeleid een gebiedsgerichte benadering wordt uitgewerkt. Wij gaan ervan uit dat de resultaten van deze uitwerking worden betrokken bij de evaluatie Schipholbeleid.

De gemeente staat een groepsrisicobeleid voor dat ook rekening houdt met veranderingen in het luchtverkeer. In het veiligheidsbeleid dienen ook de maatregelen die de luchtvaartsector zelf kan treffen betrokken te worden

Wij benadrukken tevens de in 2001 met de Bestuurlijke Regie Schiphol overeengekomen aanvullende ruimtelijke maatregelen ter beheersing van het groepsrisico rond Schiphol. In deze overeenkomst zijn de destijds bestaande en de op dat moment in ontwikkeling zijnde ruimtelijke plannen voor bedrijven en kantoren gehonoreerd.

Wij gaan er vanuit dat de betrokken ministeries bij de ontwikkeling van (verbeter)voorstellen voor groepsrisico en extern veiligheidsbeleid dit beleid als uitgangspunt nemen en naar de Tweede Kamer vastleggen.

**B. optimalisering van het huidige stelsel t.a.v. bescherming van burgers en kwaliteit van luchthavenomgeving: menukaart voor bewoners en omgeving, investeren en compenseren**

## **1. Instelling van een leefbaarheidfonds**

### Motief en onderbouwing van het voorstel

De leefbaarheid in de woonomgeving wordt in grote mate bepaald door de kwaliteit van de woning en de voorzieningen in de directe omgeving van de woning. Het gaat hierbij om een scala aan voorzieningen die de kwaliteit van de leefomgeving bevorderen: recreatie, groenontwikkeling, sociaal-culturele voorzieningen, winkels, maar ook veiligheid/sociale cohesie, collectief vervoer, e.d.

### Verwachte effecten op omgeving en mainport

Investeren in de directe woon-, werk- en leefomgeving van burgers draagt in positieve zin bij aan de kwaliteit van de luchthavenomgeving. Deze investeringen, die middels het leefbaarheidfonds tot stand kunnen komen, draagt bij aan de noodzakelijk draagvlakverbetering

### Informatie over wijze van uitvoering

In BRS-verband zal initiatief worden genomen tot het uitvoeren van een verkenning naar de haalbaarheid, effectiviteit en mogelijke financieringsstromen. Daarbij zal een inschatting worden gegeven van de omvang van het fonds.

Daarbij zal moeten worden onderzocht welke nieuwe middelen (bijvoorbeeld vanuit het Rijk gelet op het nationale belang van de mainport) en welke bestaande middelen (investeringsbudget stedelijke vernieuwing/herstructurering in geluidbelaste woongebieden, Schipholfonds en budget isolatieproject) hiervoor kunnen worden aangewend.

Bij de uitvoering zal zowel Rijk als sector worden betrokken.

## **2. Isolatie van woningen**

### Motief en onderbouwing van het voorstel

Binnen het huidige isolatiebeleid is geen ruimte voor flexibiliteit. Het huidige isolatiebeleid heeft een "one size fits all"-karakter. De kosten van de isolatie zijn exorbitant hoog terwijl het navenant niet leidt tot tevredenheid bij bewoners. Er zal meer differentiatie moeten worden aangebracht, zowel in keuze van isolatiepakketten, als in de uitvoering (een grotere betrokkenheid/rol van de lokale overheden en bewoners is gewenst). Daarbij is het een optie om over te gaan tot een soort "persoonsgebonden budget" voor isolatiemaatregelen dat gekoppeld is aan locatie en (natuurlijke) personen. Hoofddoel is keuzevrijheid voor bewoners bij de uit te voeren maatregelen. De "lessons learned" van het isolatieproject tot nu zal bij het opzetten van een nieuwe regeling worden betrokken.

Voorop staat de keuzevrijheid van bewoners ten aanzien van de toepassing van het isolatiepakket. Vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt aangegeven dat wijziging van de geluidsisolatie niet gekoppeld hoeft te worden aan de evaluatie, omdat het isolatiebeleid niet is vastgelegd in de Schipholwet. Wij zijn van oordeel dat flexibiliteit, maatwerk en keuzevrijheid met betrekking tot isolatie bijzonder relevant zijn bij de verbetering van de effectiviteit van het Schipholbeleid.

Daarvoor acht de gemeente het noodzakelijk dat een nieuwe regeling wordt ingevoerd voor andere compenserende maatregelen dan alleen isolatie.

#### Verwachte effecten op omgeving en mainport

Meer flexibiliteit voor betrokken inwoners. Positieve effecten door in te spelen op de behoefte die bestaat bij betrokkenen.

#### Informatie over de wijze van uitvoering

In overleg met betrokken ministerie en sector kan in het kader van de evaluatie Schipholbeleid direct gestart worden met het opzetten van een flexibele isolatieregeling.

### **3. Structurele gezondheidsmonitoring**

#### Het motief en onderbouwing voor het voorstel

In de afgelopen jaren zijn de mogelijke effecten op de gezondheid als gevolg van het vliegverkeer onder omwonenden onderzocht. Sinds 2002 wordt ook een gezondheidsmonitoring uitgevoerd in opdracht van betrokken ministeries. Bij zowel bewoners, als het bestuur van Haarlemmermeer zijn deze onderzoeken essentieel in het Schipholbeleid.

#### Verwachte effecten op omgeving en mainport

Deze activiteiten hebben tot doel de gevolgen van veranderingen in milieubelasting door de luchtvaart en daarmee samenhangend mogelijke lange termijn effecten voor de gezondheid te volgen. Informatieverstrekking over de resultaten van het onderzoek en de wijze waarop de resultaten, waaronder het onderzoek naar leerprestaties van kinderen, een rol spelen in de evaluatie dragen bij tot de noodzakelijke transparantie in het Schipholbeleid.

#### Informatie over uitvoering

Wij pleiten bij het Rijk voor een transparante informatievoorziening over de effecten van de luchtvaart voor de gezondheid en voor een continuering van de gezondheidsmonitoring in de directe omgeving van de luchthaven. Wij pleiten daarbij voor een jaarlijkse rapportage over de resultaten van deze monitoring.

Wij zijn van oordeel dat de recente onderzoeken in dit kader betrokken moeten worden bij de evaluatie.

Uit oogpunt van relevante informatievoorziening achten wij het van belang dat in het kader van de gezondheidsmonitoring tevens onderzoek plaatsvindt c.q. betrokken wordt naar de gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging(fijn stof) in de directe omgeving van Schiphol.

### **4. Oplossing voor grondgeluidproblematiek**

#### Motief en onderbouwing van het voorstel

Grondgeluid, als gevolg van taxiënd, landend en (voornamelijk) startend verkeer, is bij de opstelling van de luchthavenbesluiten als verwaarloosbaar beschouwd, omdat dit marginaal zou bijdragen aan de totale geluidbelasting. Daarom zijn in de Wet luchtvaart geen specifieke wettelijke bepalingen of beperkingen voor grondgeluid opgenomen, naast de standaard modellering van een start- of landingsprocedure. Sinds de ingebruikname van de Polderbaan is het aantal klachten over grondgeluid echter sterk toegenomen. Bij zowel het klachtenbureau van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS), als bij de Gemeente Haarlemmermeer en Schiphol komen vragen van bewoners binnen over dit onderwerp. De klachtenregistratie van CROS toont aan dat er in de klachten over start- en grondgeluid bijna een verviervoudiging is opgetreden ten opzichte van 2002. In Hoofddorp is de grootste toename van het aantal klachten waar te nemen, van 84 klachten in 2002 tot 3.280 klachten in 2003. In 2004 registreerde CROS 9.812 klachten over grondgeluid waarvan het merendeel werd veroorzaakt door startend verkeer van de Polderbaan.

Het grondgeluid wordt door bewoners van Haarlemmermeer ook als één van de belangrijkste problemen genoemd tijdens de Consultatiebijeenkomsten, georganiseerd door de gemeente, in het kader van de evaluatie. Bewoners hebben, tot ver in Hoofddorp, last van het grondgeluid en het verbaast de mensen dat het niet is opgenomen in de Luchtvaartwet. Daarnaast ervaart ook Vijfhuizen veel overlast door grondgeluid.

De vastgestelde en ervaren overlast als gevolg van deze problematiek (geluid en trillingen) vragen om een effectieve oplossing. Gezien de ervaren overlast is er een urgentie om hierin te investeren.

Het is voor betrokken omwonenden onbegrijpelijk dat deze overlast niet was te voorzien door de betrokken instanties en deskundigen.

Het Rijk wordt gevraagd om erkenning van de problematiek –middels het opnemen in de wettelijke normering ten behoeve van mogelijke compensatie- van het grondgeluid en Schiphol, Gemeente Haarlemmermeer en de Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord verzoeken om de problematiek van grondgeluid expliciet te betrekken in deze evaluatie van het Schipholbeleid.

Wij vragen het ministerie, indien een effectieve oplossing voor de grondgeluidproblematiek voorhanden is, gezamenlijk met partijen in de regio, waaronder Haarlemmermeer en Schiphol een snelle uitvoering mede te financieren en mogelijk te maken. Relaterend aan de erkenning en betrekken van de problematiek in de evaluatie pleiten wij voor het opnemen van een geluidcontour voor grondgeluid. In het kader van de verbetervoorstellen stellen wij voor een nieuwe beoordelingsmaat m.b.t. trillingen en laagfrequent geluid te ontwikkelen en deze maat op te nemen in het luchthavenverkeerbesluit.

Tegelijkertijd stellen wij het Rijk voor, indien een oplossing niet voorhanden is, de compensatiemaatregelen toe te passen c.q. te verruimen en de regelgeving op dit punt aan te passen. Wij vragen het Rijk de mogelijkheden daartoe te verkennen.

Voorts pleit Haarlemmermeer voor het maximaal terugdringen van het gebruik van full reverse thrust bij landingen. Daarnaast wil de gemeente, in het kader van terugdringen hinder als gevolg van grondgeluid, de mogelijkheden van slepen van vliegtuigen in beeld laten brengen.

#### Verwachte effecten op omgeving en mainport

Naar aanleiding van de klachten is Schiphol Group in overleg met de gemeente Haarlemmermeer en de bewonersvereniging Hoofddorp-Noord een onderzoek gestart naar grondgeluid.

Inmiddels hebben tussentijdse TNO-berekeningen reeds aangetoond dat op basis van de verzamelde meetgegevens en de door de Nederlandse Stichting Geluidhinder vastgestelde criteria voor laagfrequent geluid er (substantiële) overlast ervaren kan worden in Hoofddorp-Noord, wanneer er van de Polderbaan wordt gestart. Deze resultaten zullen de komende maanden met validatie-experimenten worden getoetst, waarna de effectiviteit van diverse akoestische en niet-akoestische maatregelen zal worden bepaald. Na afronding van deze onderzoeken zijn de gevolgen voor de omgeving bekend en dienen de effecten op de mainport, in samenhang met overige maatregelen, te worden bepaald.

Zowel de ministeries van VROM en V&W worden op de hoogte gehouden van de tussentijdse resultaten van het onderzoek. In december 2005 zullen de eindresultaten van de derde fase van het onderzoek beschikbaar zijn, en deze worden nagezonden. Wij gaan er van uit dat deze resultaten bij de evaluatie van het Schipholbeleid en de rapportage aan de Kamer worden betrokken, in samenhang met keuzes inzake het dragen van de naar verwachting aanzienlijke kosten van implementatie van compenserende maatregelen.

#### Informatie over de wijze van uitvoering

Zoals gesteld vragen de vastgestelde en ervaren overlast als gevolg van deze problematiek (geluid en trillingen) om een effectieve oplossing. Naar aanleiding van de klachten heeft Schiphol in overleg met de gemeente en bewonersvereniging Hoofddorp-Noord van januari tot september 2004 een eerste onderzoek gedaan om de geluidniveaus in Hoofddorp-Noord in kaart te brengen en te zien of er een verband was tussen deze (piek)niveaus en de ervaren hinder.

Omdat de gebruikte NOMOS apparatuur niet goed geschikt bleek om het laagfrequente grondgeluid volledig te registreren, heeft de luchthaven in het najaar van 2004 aan het NLR opdracht gegeven voor aanvullend onderzoek naar mogelijke relaties tussen trillingen in huizen, laagfrequent geluid, het weer en de ervaren hinder. Tevens is onderzocht hoe deze trillingen zich verplaatsen: via de lucht, via de grond of via beide.

De resultaten van dit begin 2005 afgeronde onderzoek vormen de basis voor een derde fase van onderzoek, welke in april 2005 is gestart door Wyle Laboratories uit de VS, TNO en NLR naar mogelijke oplossingen en de effectiviteit hiervan. Dit onderzoek moet eind 2005 zijn afgerond.

De komende maanden wordt het nadere onderzoek verricht naar de effectiviteit van mogelijke maatregelen om bewoners te beschermen tegen grondgeluid. Oplossingen voor de problematiek van het grondgeluid moeten gezocht worden in een combinatie van infrastructurele en procedurele maatregelen. Tevens zal de verwachte doorlooptijd van mogelijke maatregelen inzichtelijk worden gemaakt.

De resultaten van de derde fase van het onderzoek worden in december verwacht. Vervolgens zal voor februari 2006 worden aangegeven welke maatregelen mogelijk zijn en wat de kosten zijn. Afhankelijk van de uiteindelijke kosten, mogelijke interactie met andere delen van het Schipholbeleid en nog te maken politieke keuzes inzake prioriteitstelling van compenserende maatregelen kan de uitvoeringswijze en termijn bepaald worden. In ieder geval dient grondgeluid te worden meegenomen in de wettelijke normeringen die ten grondslag (gaan) liggen aan het toekennen van compenserende maatregelen.

## **5. Verhuisfaciliteit c.q. aankoopregeling en verruiming compensatiemogelijkheden**

#### Motief en onderbouwing van het voorstel

In het Luchthavenindelingbesluit zijn de ruimtelijke maatregelen in verband met de luchthaven opgenomen. Woningen die binnen bepaalde contouren vallen kunnen aangekocht worden en vervolgens gesloopt. Daarnaast komt een deel van de woningen in de omgeving van de luchthaven in aanmerking voor isolatie.

In de praktijk is er echter een aantal woningen dat net buiten de genoemde contouren valt, maar waar voor bewoners geen sprake meer is van een leefbare situatie. Mensen wonen op een steenworp afstand van de nieuwe Polderbaan, en ondervinden daar dag en nacht de hinder van. Omdat zij echter buiten de wettelijke contouren vallen, kunnen zij nergens aanspraak op maken. Zij willen graag zo spoedig mogelijk hun woning verkopen en verhuizen.

#### Verwachte effecten op omgeving en mainport

De Gemeente Haarlemmermeer wil de omwonenden van de luchthaven meer keuzemogelijkheden bieden waardoor zij meer grip krijgen op hun eigen situatie en zich niet machteloos voelen. Veel bewoners vragen om een opkoopregeling, waarbij zij een reële prijs krijgen voor hun woning en in

staat zijn elders een woning te kopen. Bewoners vragen daarbij een voorrangbehandeling om in aanmerking te komen voor een huis of kavel elders.

Uitvoering van het voorstel leidt tot meer grip van bewoners op hun eigen woonsituatie en de keuzes die zij daarin maken. Daardoor zal het gevoel van onmacht verminderen. Laatstgenoemde is bovendien een goede voedingsbodem voor het ervaren van hinder.

Bij aankoop van woningen wordt tevens ruimte in de directe nabijheid van het luchthavengebied gecreëerd voor de luchthaven.

#### Informatie over uitvoering

De Gemeente Haarlemmermeer zet zich in voor een verruiming van het beleidskader om bewoners te faciliteren bij het aanbieden van vervangende woonruimte en de woning aan te kopen. De huidige compensatie/schaderegeling dient hiervoor te worden aangepast.

Haarlemmermeer pleit ervoor, in overleg met andere BRS-partijen, sector en Rijk op korte termijn te starten met een verkenning naar de mogelijkheden van verhuisfaciliteiten en verruiming van de compensatie en aankoopregeling.

## **6. Woningbouw binnen het beperkingengebied**

#### Motief en onderbouwing van het voorstel

Het beperkingenbeleid in de omgeving van Schiphol leidt tot een aantal ruimtelijke problemen waarvan de exacte omvang op langere termijn niet exact is in te schatten. Sommige problemen zijn wel reeds zichtbaar. De vraag die zich daarbij voordoet is hoe verdere achteruitgang in kernen zoals Abbenes, Zwanenburg en Rijsenhout, te voorkomen is als herontwikkeling met passende functies, inclusief woningbouw, niet mogelijk is.

De gemeente onderstreept met het mogelijk maken van woningbouw binnen het beperkingengebied het belang van het op peil houden van de fysieke leefomgeving.

(Kleinschalige) woningbouw levert een bijdrage aan de kwaliteit van de lokale leefomgeving.

Daarnaast is in de Nota Ruimte opgenomen dat mede op basis van de evaluatie een besluit genomen zal worden over woningbouwontwikkeling in Hoofddorp-west. Wij dringen er bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat op aan bij de uiteindelijke afweging over de verbetervoorstellen de realisatie van Hoofddorp-west mogelijk te maken.

#### Verwachte effecten op omgeving en mainport

Om adequaat in te spelen op maatregelen en middelen die nodig zijn om de fysieke leefomgeving in kernen leefbaar te houden heeft (kleinschalige)woningbouw positieve effecten op de beleving van bewoners van hun eigen dorp of wijk.

#### Informatie over uitvoering

De gemeente stelt bij het Rijk voor het Luchthavenindelingbesluit aan te passen zodanig dat de provincie NH de bevoegdheid krijgt te beslissen over de toelating van woningbouw (verklaring van geen bezwaar). Dit wordt ook ondersteund vanuit de Bestuurlijke Regie Schiphol.

## **7. Verlenging van het nachtregime**

#### Motief en onderbouwing van het voorstel

Het kabinet heeft recentelijk in april een standpunt ingenomen over nachtelijke geluidbelasting door vliegtuigverkeer en de effecten op slaap.

Het kabinet ziet geen reden om vooruitlopend op de evaluatie van de wet- en regelgeving met betrekking tot Schiphol aanvullende regelgeving ter beperking van slaapverstoring te ontwikkelen.

In het beoordelingskader Gezondheid en milieu zijn de gegevens samengevat over ernst en omvang van de effecten, de effectiviteit van mogelijke maatregelen en de kosten en baten van de inzet daarvan.

Uit landelijke inventarisatiegegevens naar hinder en slaapverstoring -en daarnaar wordt ook in het kabinetsstandpunt verwezen- blijkt dat de omvang van de slaapverstoring door vliegverkeer (dat zich concentreert in de regio Schiphol) vier maal zo groot is als van het hele spoorwegennet en half zo groot als die van het Nederlandse wegennet.

#### Effecten voor omgeving en mainport

Gemeente Haarlemmermeer pleit uit oogpunt van terugdringen van slaapverstoring dat de luchtvaartsector het nachtrecht ook tussen 6 en 7 uur toepast. Berekeningen laten zien dat het verlengen van het nachtrecht resulteert in een afname van het aantal slaapverstoorden met maximaal 18 %.

De gemeente pleit er voor in het Schipholbeleid maatregelen te treffen (juist ook in relatie tot slaapverstoring) die ten goede komen aan (aan geluid blootgestelde) bewoners.

Wij benadrukken het belang van een zorgvuldige politiek-bestuurlijke weging van het economische belang en de gezondheidsaspecten. Wij vragen het Rijk hierover zorgvuldig en transparant te communiceren.

Wij achten wel afstemming op Europees niveau op het punt van verlenging van het nachtrecht wenselijk gelet op de concurrentiepositie van Schiphol t.o.v. andere Europese luchthavens.

### **8. Versterking onafhankelijke handhaving**

#### Motief en onderbouwing van het voorstel

De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op de veiligheid en naleving van de milieunormen - bijvoorbeeld voor geluidshinder - op luchthavens en in het luchtruim.

In de beeldvorming bij bewoners, ook verwoord tijdens de consultatiebijeenkomsten van de gemeente, is de handhaving en daarmee de inspectie erg verbonden met de sector en het Rijk.

Handhaving van regels en uitgangspunten van de Schipholwet en uitvoeringsbesluiten is in onze optiek een essentieel ankerpunt van het Schipholbeleid

Wij pleiten voor naleving van de regelgeving door de sector door een sterkere onafhankelijke handhaving(autoriteit).

Gerelateerd aan eerder genoemde beeldvorming achten wij het daarnaast van belang dat over de resultaten van de handhaving (onder meer de rapportages die door IVW aan de Tweede Kamer worden voorgelegd) meer gecommuniceerd wordt naar de omgeving c.q bewoners en betrokken overheden.

Ten slotte stellen wij in het kader van de handhaving voor bij sanctionering opgelegde boetes ten goede te laten komen aan de omgeving en deze middelen op te nemen in het eerder genoemde leefbaarheidsfonds.



## 9. Waarborgen groei luchthaven: operationele maatregelen en selectiviteit

### Motief en onderbouwing van het voorstel

Door de sector wordt onderzoek gedaan naar mogelijkheden van optimalisatie. Deze initiatieven worden door de kernpartijen van de Bestuurlijke Regie Schiphol, waaronder Haarlemmermeer, ondersteund. Het is van belang dat in het kader van de evaluatie Schipholbeleid het Rijk samen met de sector een aantal maatregelen onderzoekt en uitwerkt die de huidige capaciteit kunnen vergroten. De werking van het huidige handhavingssysteem, gecombineerd met de regels voor baan- en routegebruik, lijkt op dit moment onvoldoende mogelijkheden te bieden voor de groei die nodig is om deze hubkwaliteit ook op de langere termijn te kunnen waarborgen. Noodzakelijk voor deze kwaliteit is capaciteit en punctualiteit voor met name de Skyteam alliantie en de andere hub gerelateerde allianties. Op dit moment geeft de sector aan dat de capaciteit van de luchthaven bij ca. 500.000 vliegtuigbewegingen zal vastlopen.

Voor de gemeente Haarlemmermeer geldt als uitgangspunt: optimalisatie van het gebruik van het huidige banensysteem waardoor de capaciteit op Schiphol vergroot wordt.

Wij zijn van oordeel dat de optimalisatiemaatregelen moeten worden benut *binnen de kaders* van de wet om tot een vergroting van deze capaciteit te komen. Haarlemmermeer stelt dan ook voor (aan het Rijk) om samen met de sector en regio een aantal maatregelen te onderzoeken die de bestaande capaciteit kan vergroten.

Het is evident dat op het moment dat onderbouwd is dat de capaciteit van de luchthaven niet het groeiperspectief kan bereiken zoals beoogd de sector voorstellen zal doen om het handhavingssysteem (regels routegebruik in combinatie met handhavingpunten) aan te passen. Naar ons oordeel zullen op dat moment een aantal principiële keuzes gemaakt moeten worden over werking van de dubbeldoelstelling en van het systeem dat daartoe de randvoorwaarden moet bieden. Naar ons oordeel is dat op dit moment niet aan de orde.

Wij zijn daarbij van oordeel dat elke verbetering in of aanpassing van het huidige systeem beoordeeld zal moeten worden op de effecten voor de omgeving. Uitgangspunt daarbij is dat de bescherming van onze inwoners voor de negatieve effecten van de luchthaven niet mag verslechteren. Daar waar sprake is van een zwaarbelast gebied zal geïnvesteerd en gecompenseerd moeten worden in de kwaliteit van de directe leefomgeving.

### Verwachte effecten op omgeving en mainport

In dit verband zien wij verbeteringen die nader onderzocht moeten worden op de effecten voor omgeving en voor de mainport, waaronder:

- procedure van Continuous Descent Approach toepassen overdag
- mogelijkheden tot verdere uitfasering van oudere typen vliegtuigen
- separatietijden

-slotallocatie, waarbij prioriteit kan worden gegeven op basis van milieuprestatie (hierover is afstemming in Europees verband noodzakelijk)

Wij zijn voorts van oordeel dat verbeteringen kunnen worden aangebracht in aan- en uitvliegroutes c.q.-procedures, met als positief effect vermindering van overlast c.q. concentratie van overlast. De gemeente Haarlemmermeer pleit voor een verdere concentratie van aan- en uitvliegroutes en vraagt het Rijk de effecten daarvan nader te onderzoeken. In dit verband pleit de gemeente voor het verleggen c.q. sluiten van de uitvliegroute van de Kaagbaan tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en vraagt het Rijk samen met de sector de effecten van deze maatregel nader te onderzoeken.

De effecten zullen per maatregel verschillend zijn zowel voor de omgeving als de mainportontwikkeling en zijn ook niet op korte termijn uitvoerbaar.

In dit verband verdient het aanbeveling tevens te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om tot uitplaatsing van niet hubgebonden verkeer zoals low-cost en charters uit te plaatsen naar regionale velden, waaronder Lelystad. Positief effect is dat door selectief beleid t.a.v. de groei van de luchthaven de mogelijkheden op de huidige lokatie en binnen de kaders van het huidige normenstelsel groeiperspectief kan ontstaan.

#### Informatie over uitvoering

Initiatieven tot bovenstaande onderzoeken zullen door de sector genomen (moeten) worden. De kernpartijen binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol, waaronder Haarlemmermeer, zullen hierbij betrokken worden. Ons uitgangspunt daarbij is maximale optimalisatie van het gebruik binnen het huidige stelsel.

### D: Informatie en communicatie

#### **10. Informatievoorziening en communicatie: transparant en uitlegbaar**

##### Motief en onderbouwing van het voorstel

De Schipholwet en de daarbij horende luchthavenbesluiten beoogde een transparant, goed uitlegbaar en meetbaar stelsel te creëren. Het systeem van de handhavingpunten blijkt in praktijk moeilijk uitlegbaar. Er is geen aansluiting bij de beleving van de bewoners.

De gemeente Haarlemmermeer pleit voor een eerlijke en zorgvuldige communicatie over de lusten en de lasten die de aanwezigheid van de luchthaven voor de omgeving met zich meebrengen. Dit geldt ook voor informatieverstrekking over de resultaten van gezondheidsonderzoeken en de wijze waarop deze resultaten meewegen in de evaluatie Schipholbeleid.

Om een goede ontwikkeling en afweging van beleid mogelijk te maken is er behoefte aan inzicht in economische effecten vanuit verschillende ontwikkelingsscenario's voor Schiphol. Daarbij is een goede communicatie essentieel: ook de informatieverstrekking over de economische kant van de luchthaven is relevant in het Schipholbeleid.

De informatievoorziening moet structureel beter worden georganiseerd. Dat is een gezamenlijke opgave voor gemeenten, provincie, sector en Rijk.

Haarlemmermeer heeft onlangs het besluit genomen tot het installeren van een aantal meetpunten. Ons College is van oordeel dat het meten van geluid een grotere rol dient te krijgen in de uitvoering van het Schipholbeleid. Inzicht bieden in de werkelijke geluidbelasting is daarbij van groot belang. Ook op dit punt is een verbetering mogelijk binnen de huidige kaders van de Schipholwet.

##### Verwachte effecten op omgeving en mainport

Informatievoorziening en eerlijke communicatie is van belang voor het herstel van vertrouwen en de draagvlakverbetering. Communicatie en draagvlakontwikkeling zijn ook voor het succes van de luchthaven essentieel.

#### Informatie over uitvoering

Transparante informatievoorziening dient uitgevoerd te worden vanuit ieders verantwoordelijkheid: Rijk, sector, regionale en lokale overheid. Niettemin ligt er een gezamenlijke opgave, die ook aan het Rijk is geadresseerd, de informatievoorziening structureel beter vorm te geven. Daarbij gaat het ook

om inzicht bieden in de te verwachten geluidbelasting en het baangebruik. In het 'real time' informatie bieden over de geluidbelasting in de directe omgeving van een meetpunt.

**Tot slot**

Wij willen tot slot benadrukken dat een effectief Schipholbeleid een gezamenlijke agenda vereist van alle bij de ontwikkeling van de luchthaven betrokken partijen. Een luchthaven in een sterk bevolkt gebied vergt naast voldoende groeiperspectief ook voldoende draagvlak.

Er is een gemeenschappelijk belang om invulling te geven aan een Schipholbeleid dat inzet op beide elementen.



bron: Jan Boeve-fotograaf

## Bijlage I :

Samenvattende rapportage resultaten consultatiebijeenkomsten Haarlemmermeer:  
Ervaringen en verbetervoorstellen van bewoners Gemeente Haarlemmermeer

# **Gemeente Haarlemmermeer**

## **Resultaten consultatiebijeenkomsten Schipholbeleid**

**Mei 2005**

*AJMS Management Advies  
Suezkade 116  
2517 CB Den Haag  
tel 06-51028049  
fax 070 – 3644025  
ajms.man.advies@wanadoo.nl*

## **Gemeente Haarlemmermeer**

### Resultaten consultatiebijeenkomsten Schipholbeleid

In opdracht van: Gemeente Haarlemmermeer

xxxxxxxxxxxx  
Den Haag, mei 2005

## Voorwoord

Op 4 en 11 april zijn in de gemeente Haarlemmermeer consultatiebijeenkomsten gehouden over het Schipholbeleid. Deze bijeenkomsten waren georganiseerd om de inwoners van Haarlemmermeer actief te betrekken bij de evaluatie van het Schipholbeleid door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Op deze avonden hebben de deelnemende inwoners aan kunnen geven wat hun positieve en negatieve ervaringen zijn ten aanzien van de ingebruikneming van de Polderbaan, de nieuwe Schipholwet, de economische ontwikkeling Haarlemmermeer – Schiphol, de compenserende maatregelen en de wijze waarop zij hierover geïnformeerd worden. Tevens hebben zij kunnen aangeven welke verbetervoorstellen hiervoor bij hen leven.

In deze rapportage worden het verloop (in grote lijnen) en de resultaten van de twee consultatiebijeenkomsten beschreven. De verslagen van de subgroepsessies aan de hand waarvan de resultaten zijn opgemaakt zijn separaat beschikbaar bij de Bureau Strategische Beleidsvorming van de Gemeente Haarlemmermeer. Zowel de gepresenteerde resultaten als de inhoud van de verslagen van de consultatiebijeenkomsten betreffen een feitelijke weergave van gemaakte opmerkingen van de individuele bewoners. Een toets op juistheden en onjuistheden heeft niet plaatsgevonden.

# Inhoudsopgave

## Voorwoord

	<b>Inhoudsopgave</b>	<b>0</b>
<b>1</b>	<b>Verloop bijeenkomsten</b>	<b>1</b>
1.1	Vorbereiding	1
1.2	Uitvoering	1
1.3	Verslaglegging	1
<b>2</b>	<b>Resultaten bijeenkomsten</b>	<b>2</b>
2.1	Hoofdvraag 1: Herwinnen vertrouwen inwoners?	2
2.2	Hoofdvraag 2: Lawaai overlast voor inwoners terugdingen?	5
2.3	Hoofdvraag 3: Stank- & roetoverlast voor inwoners minimaliseren?	7
2.4	Hoofdvraag 4: Wat kan Schiphol zelf doen?	8
2.5	Hoofdvraag 5: Negatieve effecten in ruimtelijke ordening minimaliseren?	10
2.6	Hoofdvraag 6: Veiligheid voor inwoners vergroten?	12
2.7	Hoofdvraag 7: Economische macht in goede banen leiden?	13



# 1 Verloop bijeenkomsten

*In dit hoofdstuk worden kort de voorbereiding, uitvoering en verslaglegging van de bijeenkomsten beschreven.*

## 1.1 Voorbereiding

De consultatiebijeenkomsten zijn een onderdeel van de consultatieronde die de Gemeente Haarlemmermeer heeft gehouden om de inwoners te betrekken bij de evaluatie van het Schipholbeleid door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Naast de bijeenkomsten werden de inwoners in staat gesteld per brief of via internet hun op- en aanmerkingen in te dienen. Via de gemeentekrant en artikelen in de lokale pers werden de inwoners geïnformeerd over de consultatieronde en opgeroepen zich aan te melden voor deelname aan de bijeenkomsten. Circa negentig deelnemers hebben zich aangemeld. De gemeente stuurde hen hierop een bevestigingsbrief waarin nogmaals het doel van de bijeenkomst en de te bespreken onderwerpen werden aangegeven evenals het programma van de bijeenkomsten. Naast de aanmeldingen voor deelname waren er ook twintigtal reacties om de bijeenkomst te mogen bijwonen als toehoorder. Ook deze kregen bericht dat zij welkom waren.

## 1.2 Uitvoering

Beide avonden vonden plaats in het gemeentehuis van Haarlemmermeer en kenden hetzelfde programma. Wethouder Bezuijen opende de bijeenkomsten, lichtte het doel nogmaals toe en riep de deelnemers op hun mening duidelijk te laten horen. Vervolgens gingen de deelnemers uiteen in subgroepen en gaven daarin achtereenvolgens aan wat zij vonden van de ingebruikneming van de Polderbaan, de nieuwe Schipholwet, de economische ontwikkeling Haarlemmermeer – Schiphol, de compenserende maatregelen en de wijze waarop zij hierover geïnformeerd worden. Waarna zij werden uitgenodigd verbetervoorstellen, die bij hen leven, aan te geven. Ter afsluiting werden de resultaten van de subgroepen door de begeleiders plenair gepresenteerd aan alle deelnemers. Totaal namen 70 inwoners deel aan de avonden en waren er circa 25 toehoorders.

## 1.3 Verslaglegging

Van alle subgroepsessies (totaal negen) zijn door de begeleiders verslagen gemaakt. Deze verslagen zijn binnen twee weken ter commentaar opgestuurd naar zowel de deelnemers als de toehoorders. Negen van hen hebben gereageerd met een correctie of toevoeging. Deze zijn verwerkt in verslagen, die separaat te verkrijgen zijn bij de Bureau Strategische Beleidsvorming van de Gemeente Haarlemmermeer.

## 2 Resultaten bijeenkomsten

*In dit hoofdstuk worden de resultaten van de bijeenkomsten beschreven in een zevental hoofdvragen. Per hoofdvraag staan de bijhorende genoemde positieve en negatieve ervaringen en verbetervoorstellen vermeld waarbij dubbelingen zoveel mogelijk zijn vermeden.*

### 2.1 Hoofdvraag 1: Herwinnen vertrouwen inwoners?

#### **Genoemde positieve ervaringen**

- \* De verbeterde inzet van de gemeente voor geluidsisolatie.
- \* Dat de gemeente deze avond organiseert.
- \* De aanwezigheid van raadsleden op deze avonden.
- \* De publicaties van wethouder Bezuijen over zijn zorgen leiden ertoe dat mensen worden wakker geschud.
- \* Dat de gemeente zelf geluid is gaan meten.

#### **Genoemde negatieve praktijkervaringen:**

##### *\* Structureel beloften niet nakomen*

Er zijn onderzoeken aangekondigd over luchtverontreiniging, bedreiging gezondheid, aandeel van Schiphol in totale verontreiniging etc. waarvan nooit meer iets vernomen is.

##### *\* Gemanipuleerde onderzoeken*

Adviezen, maatregelen etc. zijn niet gebaseerd op concrete en toetsbare meetgegevens, maar op resultaatgerichte (gemanipuleerde) rekenmodellen die een wetenschappelijke toets niet doorstaan. Burgers hebben geen mogelijkheden om contraonderzoek te doen of zelf metingen te (laten) verrichten. Het wantrouwen is bij hen versterkt door het vertrek van Professor Berkhout op eigen initiatief omdat hij zich niet door V&W wilde laten misbruiken (zie: "Dossier Schiphol, relaas van een falend democratisch proces"). Met de keuze van meetpunten (geluidscontouren die precies ophouden bij woonwijk, etc.) en de wijzen van meten (definities en werkwijzen, werken met gemiddelden en rekenmodellen, onbetrouwbaar, grondlawaai is geen vliegtuiglawaai, rekenfouten etc.) is / wordt gemanipuleerd.

##### *\* Niet opkomen voor burgers*

De gemeente Haarlemmermeer verschuilt zich hierbij volgens de individuele deelnemers achter Den Haag of staat buitenspel. Het beleid rond Schiphol wordt in de praktijk bepaald door het rijk. Maar de gemeente maakt geen vuist en komt onvoldoende op voor belangen en zorgen van haar burgers. De deelnemers merkten op dat zij onvoldoende gehoor vinden bij de gemeente, bij de CROS en bij het Ministerie. De politiek heeft zich laten in pakken, de bewonersgroepen tegen elkaar uitgespeeld. Schiphol krijgt altijd zijn zin. En de burgers zijn nu murw. je houdt het niet tegen.

*\* Geen vertrouwen in CROS*

De CROS is te onzichtbaar en een wassen neus. Schiphol zit in het CROS terwijl die commissie standpunten inneemt t.a.v. Schiphol. Inwoners voelen zich niet vertegenwoordigd door CROS. Het lijkt soms een soort schaamlap. Vooral de communicatie en de organisatie deugen niet. Men kan klachten indienen bij CROS, maar vervolgens wordt er weinig gedaan met de klachten. De klachtenregistratie door CROS is echter niet onafhankelijk .

*\* Bestuurlijke moed (nog) niet getoond*

Vanaf het begin is door bewoners bezwaar aangetekend tegen een verdere ontwikkeling van Schiphol, maar zijn hun belangen ondergeschikt gemaakt en gemanipuleerd (het wordt beter, dat kunnen we pas bekijken als de baan er is etc.). Na realisatie is men op die toer doorgedaan om de effecten zo positief mogelijk voor te stellen. In de evaluatie moet je nu ook de bestuurlijke moed hebben om kritisch te kijken naar oorzaak en gevolg.

*\* welke visie bij gemeente Haarlemmermeer*

Tevens wordt de gemeente Haarlemmermeer verweten geen visie te ontwikkelen op Schiphol, zoals Haarlem dat wel doet, en voert dus ook geen gericht en consistent beleid. Het 2-sporenbeleid werkt niet. Het is onmogelijk om zowel Schiphol uit te breiden als de milieubelasting te verlagen. Zoals het ook onmogelijk is Schiphol uit te breiden én tegelijkertijd het aantal woningen te vergroten. Hoe gaat de gemeente om met de enorme groei in de toekomst van Schiphol waar nu weer over gepraat wordt?

*\* Geen goede uitvoering compensatiemaatregelen*

De compensaties voor de overlast in de vorm van een groenvoorziening, een speeltuintje, etc. werkt niet. Beloofde groenstroken, hoe miniem ook, zijn nog steeds niet aangelegd. Alleen al dom uit psychologisch motief. Maar in Haarlemmerbos kan je nu ook al niet meer rustig wandelen. Waar nog wel, waar compenseren met aanleg echt bos in plaats van groenstrook? De overheid heeft zich ook niet van zijn beste zijde laten zien door dat “gesteggel” bij de uitvoering van het isolatieproject (op zich goed project, maar de uitvoering). Er is veel gepruts geweest bij het isoleren van de woningen. Vroeger was dit vooral bureaucratisch van aard, onlangs was het ook technisch.

*\* Slechte informatievoorziening*

De overheden verstrekken onvolledige, onjuiste, gemanipuleerde en niet tijdige informatie. En leeft bij de deelnemers sterk het gevoel dat de overheden een aantal procedures ten opzichte van Schiphol onvoldoende of niet handhaven. Bij de overheden heerst een gebrek aan openheid van zaken. Waarom heerst er onduidelijkheid ten aanzien van een wellicht toekomstige 6de of 7de baan? Wordt er helemaal niet over gedacht? En zo nee waarom niet en zo ja wat is de status van dit denken.

### **Genoemde verbetervoorstellen**

- \* Politiek moet ons serieus gaan nemen en kunnen nemen, maar ook zelf zorgen dat ze serieus genomen kunnen worden. Niet met een kluitje in het riet laten sturen.
- \* De CROS opheffen, als het niet echt een onafhankelijk en professioneel instituut kan zijn/ worden.
- \* Meer druk zetten vanuit gemeente. Opkomen voor burgers zoals een goed huisvader betaamt.
- \* Handhaving. Regels en normen zijn er genoeg, maar nu handhaven en zorgen dat het pijn doet bij overtreding.
- \* Grenzen aan de groei van Schiphol stellen.
- \* Meetnet verbeteren. Gemeente zelf doen of laten doen (uitbesteden), maar in ieder geval los van Schiphol en met wetenschappelijke toetsing.
- \* Gemeente doe wat je zegt te doen (geluid meten in Nieuw Venne Noord)
- \* Neem als overheid een duidelijke zorgplicht op je voor gedupeerden.
- \* Behandel Schiphol als een normaal bedrijf dat zich aan de regels moet houden
- \* Ontwikkel als gemeente Haarlemmermeer een visie op Schiphol.
- \* Wees eerlijk naar de burgers toe. Ook als je niet goed nieuws hebt. Behandel hen als volwassenen.
- \* Echt ruimhartig, flexibel en creatief omgaan met belangen/ schades van burgers. Niet alleen financiële termen, maar ook in de vorm van kansen, kavelkeuze etc.
- \* CROS laat je zien, wees transparant en richt je meer naar buiten.
- \* Schrijf middels wetgeving het gebruik van stillere motoren voor.
- \* Geef meer openheid over bijvoorbeeld het hanteren van normen. Wanneer je een keertje minder lawaai maakt (onder de norm), schijn je op een ander tijdstip extra lawaai te mogen maken (boven de norm). Leg dat aan iedereen uit wanneer je de norm stelt en vertel dat niet achteraf.

## 2.2 Hoofdvraag 2: Lawaai overlast voor inwoners terugdingen?

### Genoemde positieve ervaringen

- \* Het project geluidshinder en het isoleren van huizen heeft geholpen.
- \* De Polderbaan zorgt nu voor minder lawaai-overlast dan vroeger in Zwanenburg en in Buitenveldert.
- \* Het verplicht stellen van de Continuant Descent Approach in de nachtelijke uren (glijvlucht).
- \* Boven Nieuw Vennep is sinds gebruikmaking Polderbaan iets minder luidruchtig.
- \* Het lawaai per vliegtuig is afgenomen.
- \* Er zijn meer vliegbewegingen dan vroeger terwijl er minder geluidshinder is.

### Genoemde negatieve ervaringen

#### *Grondlawaai*

De enorme toename van “grondlawaai” sinds de in gebruikneming van de Polderbaan. Grondlawaai is een heel intense energierijke vorm van lawaai (lage frequentie) en kan je zowel voelen als horen. Het wordt niet beschouwd als vliegtuiglawaai en valt hierdoor niet onder de in de nieuwe Schipholwet gestelde normen. En doordat Schiphol zich ook niet als een normaal industrieel bedrijf hoeft te houden aan regelgeving betreffende industrielawaai valt “grondlawaai” onder geen enkele norm. Voor een luchthaven zouden identieke normen (bijv. ARBO normen) moeten gelden als voor elk ander bedrijf. Snelwegen hebben wel geluidswallen en startbanen alleen prikkeldraad. Laagfrequent geluid is moeilijk te keren. Het remmen op de motoren leidt tot extra lawaai. Grondlawaai lijkt gekoppeld aan de Polderbaan. Het lawaai is dan niet alleen zeer hinderlijk (gesprekken stoppen) en bijna oorverdovend maar het kent ook een dergelijk lage frequentie dat het trillingen (resonantie) veroorzaakt waardoor in muren en plafonds scheuren ontstaan. En je kunt niet meer buiten leven in de zomer

#### *Nachtlawaai*

Nog steeds zijn 's nachts 15.000 bewegingen per jaar toegelaten. Dat zijn er 40 per nacht. De nachttijden worden bijna constant overschreden. Het taxiën van de vliegtuigen (een indringende fluittoon) begint ruimschoots voor de toegestane opstijgtijden. Eigenlijk is het maar drie uur stil in de nacht. Last van het grondlawaai vooral in de vroege ochtend. In de nacht vliegen vooral vrachtvliegtuigen. Dit zijn vaak zwaardere vliegtuigen die ook relatief veel lawaai maken. In theorie mag niet gevlogen worden tussen ca. 01.30 en 04.15 uur, m.u.v. Kaagbaan en Polderbaan en bij extreme omstandigheden. Praktijk is anders, zo leert ervaring op ongeveer 500 meter afstand van baan! Nachtlawaai veroorzaakt een enorme verstoring van levensritme. Angst voor het charterseizoen t.a.v. vroege dagvluchten m.n. via Polderbaan. Schiphol is een mainport maar ook mainports kunnen 's nachts dicht.

#### *Lawaai-overlast in Zwanenburg, Hoofddorp Noord, Nieuw Vennep, Badhoevedorp, Hoofddorp*

In Zwanenburg hebben de mensen sinds de komst van de Polderbaan extra last van lawaai van startende en laag overvliegende vliegtuigen. In Hoofddorp Noord zowel overdag als 's nachts veel last van het start- en grondlawaai. In Nieuw Vennep last van het uitvliegen buiten de daarvoor aangegeven route of in de buitenste randen van de aangegeven route en staat een flat, die zo verlicht is dat deze gebruikt wordt als markeringspunt voor een aanvliegroute. In Badhoevedorp

wordt veel overlast veroorzaakt door grondlawaai ook op plekken die relatief ver van de startbanen liggen. In Badhoevedorp hebben de mensen eigenlijk constant last van grondlawaai. Dit lawaai overstemt het lawaai van de A9. In Hoofddorp is sinds de aanleg van de Polderbaan ook veel meer overlast. Het wisselt per dag en over de 24-uur, afhankelijk van o.a. wind. Het is onvoorspelbaar, je weet nooit wanneer, hoe lang en hoeveel overlast je zult krijgen. Boetes wegens te laag vliegen gaan naar luchthaven, dus hebben geen effect.

**Genoemde verbetervoorstellen**

- \* Het invoeren van geluidsnormen voor grondlawaai.
- \* Het (onderzoeken van effecten van) opstellen van geluidswallen tegen grondlawaai
- \* Niet meer remmen op de motoren bij het landen.
- \* Gebruik alternatieven. Sleep vliegtuigen naar startpunten.
- \* Overlast verdelen over alle banen
- \* Luchthavens in Europa allemaal 's nachts sluiten
- \* De Continuous Descent Approach (CDA) ook voor de dag invoeren
- \* Het aanbieden van een 6-weekse vakantie aan de gehinderde inwoners
- \* Geluidwerende voorzieningen aanbrengen (zie Zaventum)
- \* Ontwerp een streng nachtregime en stem dat Europees af zodat nergens nachtvluchten mogelijk zijn.

### 2.3 Hoofdvraag 3: Stank- & roetoverlast voor inwoners minimaliseren?

#### Genoemde positieve ervaringen

geen

#### Genoemde negatieve ervaringen

##### *Stank (kerosine)*

Stankoverlast door kerosine. Tot dusverre weinig aandacht gekregen, maar er is vermoeden van schadelijke effecten voor de gezondheid. De stank doet zich vooral voor bij windstilte en mist en wordt op mooie, zonnige dagen als extra vervelend ervaren. Zomers kun je niet meer buiten. Nu meer stankoverlast dan vroeger in Hoofddorp. De kerosine emissies zijn hoog. Schiphol is te beschouwen als een benzinepomp in een woonomgeving. Bij oostenwind is de kerosinestank zo groot dat alle ramen dicht moeten blijven.

##### *Roet (vervuiling)*

De luchtverontreiniging is zwaar onderbelicht, het is een onzichtbare vervuiling. Door motortechiek (vermengen met lucht) zie je vervuiling niet of minder, maar is er nog steeds. Op kozijnen, bij sneeuw, op boot. Meer Carpatiëntjes in de klas, maar onduidelijk in hoeverre dat te maken heeft met Schiphol. Geen emissieheffing. Elk ander bedrijf moet heffingen betalen, Schiphol niet. Veel roetneerslag → kankerverwekkende stoffen. Milieuvuiling door een zwarte fijne stof die overal op blijft plakken (zwarte aanslag op mijn witte tuinmeubelen, uit mijn neus). De aanwezigheid van Schiphol leidt tot enorme verkeersstromen op de grond die ook hun negatieve milieueffecten hebben.

##### *Antistank en- roetbeleid*

Er is een klankbordgroep gezondheidseffecten, maar die komt nooit bij elkaar. De gezondheidseffecten worden wel onderzocht maar er gebeurt niets met die onderzoeken. Er wordt hierover weinig gecommuniceerd. CROS: Geen aandacht voor kerosinestank . Bureaucratische details noemen, steeds opnieuw, zoals datum, tijdstip, sinds wanneer al last, duur overlast etc. Drempels opwerpen i.p.v. klachtenregistratie en –analyse. Tanken op Schiphol is te goedkoop. Dit leidt tot helemaal volgetankte vliegtuigen. En dat heeft negatieve effecten voor het geluid en de emissies.

#### Genoemde verbetervoorstellen

- \* Kerosine heffing invoeren
- \* Onderzoek doen naar gezondheidsrisico's luchtverontreiniging (fijn stof).

## 2.4 Hoofdvraag 4: Wat kan Schiphol zelf doen?

### Genoemde positieve ervaringen

- \* De pogingen van Schiphol om beter contact met de burgers te maken (de houding van Cerfontaine).
- \* Subsidiemogelijkheden van het Schipholfonds.
- \* De recente aanpassingen van vliegroutes hebben positief uitgewerkt op deel van Zwanenburg.
- \* Schiphol probeert op diverse manieren omwonenden te betrekken bij de ontwikkeling van Schiphol (CROS, websites etc.).
- \* Schiphol doet al veel voor de omwonenden. Het sponsort diverse activiteiten voor de jeugd en de aanleg van speeltuinen en groene zones.

### Genoemde negatieve ervaringen

#### *Wantrouwen*

Schiphol heeft een zeker 'autisme' in de omgang met de omwonenden van het vliegveld. Schiphol is een moeilijke onderhandelingspartner. Schiphol doet alleen toezeggingen als ze sterk onder druk wordt gezet, zoals bij Rozenburg. Schiphol is onbetrouwbaar in het nakomen van toezeggingen over het baangebruik. Toezeggingen van Schiphol over opkopen van huizen wordt niet nagekomen. De verkeersleiding wijkt af van de procedures waardoor geluidsoverlast ontstaat. Nachtvluchten en afwijkingen te hooi en te gras. Er is niets terecht gekomen van de kwalificatie 'milieubaan'! Het is onduidelijk wat er met de heffingen gebeurt, komen die wel ten goede aan de gedupeerden. Schiphol maakt 'slim' gebruik van de normen. Dat wil zeggen dat ze zich formeel aan de regels houden, maar die wel in de door henzelf gewenste richting zo inventief mogelijk 'oprekken'. Schiphol draagt zelf weinig bij aan oplossingen, zelfs als Schiphol hier een rol in zou kunnen vervullen.

#### *Baanbeleid*

Verdeling over banen. 34 % van stijgend verkeer via Kaagbaan. Kan verdeling niet evenwichtiger over alle banen. Zwanenburgbaan nu ook meer overlast dan vroeger. Deze overlast wordt mede veroorzaakt door het remmen op de motoren. Het voorstel van een piloot (remmen met remmen i.p.v. op motoren) is nooit opgevolgd. Dit wordt alleen nog op Schiphol toegestaan, op heel veel andere vliegvelden niet meer. Er zijn blijkbaar andere (economische) motieven in het spel om dit op te leggen. Nu staat er geen sanctie op het afremmen op de motoren. Daardoor treedt er ook geen gedragsverandering op.

#### *Baanstelsel*

Kom terug op de keuze voor een tangentieel banenstelsel op Schiphol (voordeel: hoe de wind ook is, je kunt starten; nadelen: vreet ruimte, geeft geluidsoverlast én milieuvervuiling over veel grotere ruimte) en kies voor een parallel twee banenstelsel zoals op London Heathrow, Frankfurt, Brussel (nadeel: iets windgevoeliger; voordelen: benodigde oppervlakte kleiner, geluid- en milieuoverlast beperkt tot kleiner gebied en ook hoge doorstroom snelheid mogelijk). Doorgaan met een parallelle filosofie (intensivering middels twee banen gebruik) – binnen een tangentieel stelsel is onzinnig (vergt nog meer extra banen). Kopieer Londen en breek alles af wat daarvoor in de weg staat (Zwanenburg). Wie durft?



#### *Vertrekroutes*

Routes niet geoptimaliseerd. Vroeger wel, althans geoptimaliseerd met het oog op voorkomen geluidhinder. Er zijn steeds meer toestellen die van de voorgeschreven routes afwijken. Kleine vliegtuigen en helikopters worden buiten de voorgeschreven routes om 'weggewerkt'. Onveiligheid na de start, want in de klimfase van de vlucht worden boven bebouwing draaimanoeuvres uitgehaald. Het "nominale pad" zou niet over bebouwing mogen gaan in verband met veiligheid. De vliegtuigen wijken nog verder uit dan de tolerantiegebieden toestaan. Alle vliegroutes zijn tijdelijk. Dit brengt grote onzekerheid met zich mee. De hinder die propellervliegtuigen (veelal van overheidsdiensten) opleveren wordt niet meegenomen in de metingen en zij worden door de verkeersleiding i.v.m. vertragen doorstroom buiten de officiële routes veel te laag over bebouwde kom gedirigeerd. De tolerantiegebieden zijn in het algemeen veel te groot waardoor in toenemende mate over de bestaande woonbebouwing wordt gevlogen.

#### *Ontwikkeling*

Nu ca. 440.000 vliegbewegingen. Tot 530.000 bestaat er bestuurlijke ruimte, maar technisch nog lastig in te vullen ("virtuele geluidsemmertjes" beperken gebruik op bepaald moment/plaats). Maar Schiphol wil binnen 15 jaar doorgroeien naar 630.000 of zelfs 800.000. Er dreigt een 2<sup>e</sup> Kaagbaan, maar verdere groei van Schiphol op deze locatie is onacceptabel.

#### *Informatie*

Er wordt door de luchthaven niet dagelijkse informatie verstrekt over waar, op welke banen, gestart en geland zal worden. Als men dit van te voren weet, dan kan men hier rekening mee houden. Informatie over Schiphol en de wet schieten tekort. Het is onbekendheid welke banen open en dicht zijn (waarom en voor hoe lang).

#### **Genoemde verbetervoorstellen**

- \* Het zelfreinigende vermogen van Schiphol activeren door hen zelf criteria te laten ontwikkelen voor het toetsen van hun activiteiten
- \* Wees creatief en probeer zelf ook de problemen voor omwonenden op te lossen.
- \* Verbied vliegtuigen te remmen op hun motoren en handhaaf dit verbod met geldboetes. Opbrengst van deze boetes voor gedupeerden.
- \* Kopieer parallel twee banenstelsel van Londen en breek alles af wat daarvoor in de weg staat (Zwanenburg).
- \* Er moet duidelijkheid van Schiphol komen over de toekomstplannen van de luchthaven waarbij alle kaarten op tafel worden gelegd.

## 2.5 Hoofdvraag 5: Negatieve effecten in ruimtelijke ordening minimaliseren?

### Genoemde positieve ervaringen

- \* De verbeteringen van de weginfrastructuur in de gemeente Haarlemmermeer, die de werkzaamheden rond Schiphol met zich meebrengen
- \* Infrastructuur is verbeterd, bijvoorbeeld Driemerenweg.
- \* Bereikbaarheid verbeterd door busbaan Zuidtangent.
- \* De goede treinverbindingen die in de nabijheid van Schiphol zijn en worden gerealiseerd.
- \* Schiphol lekker dichtbij als je wilt vliegen.
- \* Recreatiemogelijkheden: Spotterplaats en vrij entree Schiphol Plaza.
- \* Doordat er weinig woningbouw wordt toegestaan is er een relatief stabiele huizenprijs en blijft het groen in het gebied rond Schiphol

### Genoemde negatieve ervaringen

#### *Infrastructuur*

Er zijn toegangswegen naar woningen plotseling zonder aankondiging afgesloten . Deze ingrepen in de infrastructuur hebben grote consequenties voor bereikbaarheid van woning/bedrijf. Schiphol is een geografisch obstakel door zijn ligging: de afstand Hoofddorp - Amsterdam steeds groter. Polderbaan doorsnijdt fietsverbindingen (jeugd moet enorm om rijden). De ont- / aansluiting van het onderliggende wegennet (OWN) op de ontwikkeling van het hoofdwegennet (HWN) loopt achter. Alle extra infrastructuur in en om de Haarlemmer ten spijt is de fileproblematiek nog steeds hetzelfde. De filevorming die onder meer plaatsvindt op de A4 en de N201 wordt te laat aangepakt

#### *Kleine kernen*

In de Haarlemmermeer kan op veel plaatsen uitstekend gewoond worden, ook met het huidige baangebruik, maar door de overheidsregels (Luchthaven Indelingsbesluit en Nota Ruimte) is het niet mogelijk daar te bouwen. Hierdoor stagneert de groei in deze gebieden, daalt het voorzieningenniveau (bijvoorbeeld winkels, sportvoorzieningen en OV) en wordt wonen in deze plaatsen ( de kleine kernen) daardoor minder aantrekkelijk

#### *Rode Zone*

In de “Rode zone” moeten de bewoners weg, maar niemand koopt hen uit. Een aantal kreeg alleen een aanbod om het huis te verkopen, maar niet het bedrijf en de bedrijfsruimte bij het huis. Zij moesten ook op korte termijn beslissen (binnen 1 jaar). Dit aanbod was zo onacceptabel (geen inkomsten meer) dat zij het moesten weigeren. Maar nu zij niet weg kunnen, willen zij wel in staat zijn om hun situatie op een andere manier verbeteren of aan te passen aan hun behoeften (opgroeivende kinderen, vergroting bedrijf) door bijvoorbeeld iets aan hun huis (uit- aanbouw) te verbeteren. Dit mogen zij echter niet. Wel zien zij om zich heen allemaal andere gebouwen verrijzen. En wanneer zij daarover hun beklag doen hebben de bewoners het gevoel van het kastje naar de muur te worden gestuurd.

### *Woningen*

Het is vreemd dat Schiphol, een luchthaven gelegen in één van de meest dichtstbevolkte gebieden, steeds maar verder uitbreid. De huizenprijzen dalen nog steeds, de huizen blijken onverkoopbaar. Maar wel hoge WOZ-tarieven. De overheid biedt de zwaarst getroffen burgers geen ‘fatsoenlijke’ mogelijkheid om te verhuizen. En het is onduidelijk waar je met je problemen rond huisvesting heen kunt. Een verdere uitbreiding van Hoofddorp (woningbouwontwikkeling) is hierbij een rare zet van de gemeente. De ontwikkeling van Vrijschot onbegrijpelijk

### *PKB-Schiphol*

Relatie PKB en bestemmingsplan. Door de PKB- Schiphol is bedrijf/woning in rode gebied gekomen. Gemeente heeft 5 jaar gedaan over wijziging bestemmingsplannen en stelt dat er geen relatie is met de PKB. Schade geclaimd met buurtbewoners via ingehuurde jurist. Tweemaal adviesindicatie ontvangen, niet meer dan een fooi (eerst € 300,-, daarna € 3.000,-). Schuld van de gemeente. Gemeente nalatig geweest in omgaan met wijziging bestemmingsplan. Niet volgens de regels, zie dikke boekwerken over PKB en bestemmingsplannen. Recht hebben en recht krijgen zijn in deze gemeente echter 2 verschillende dingen. In de eerste kamer is ooit de motie Baarda aangenomen. De uitleg die meestal aan deze motie wordt gegeven klopt niet. Er is wel degelijk sprake van dezelfde bescherming als in de PKB was vastgelegd.

### *Spotterplaats*

Ontsluiting spotterplaats. Trekpleister voor heel veel mensen, maar waarom geen betere voorzieningen. Vooral onveilig parkeren, geen toiletvoorzieningen. Kans om Gemeente/Schiphol positief imago te geven bij liefhebbers. Er zijn geen goede spotterplaatsen langs de Polderbaan. Nu parkeren de spotters in grote getallen op / langs de weg en ontstaan er gevaarlijke situaties.

### *Landschap*

De omgeving ( het landschap) in de Haarlemmermeer verrommelt door de oprukkende gebouwen en infrastructuur. Het lijkt wel of er geen plan achter zit. Het is niet mooi, niet netjes. Vroeger was het ruim, overzichtelijk en mooi. In verhouding ( activiteiten versus ruimte) is het ruimtebeslag van Schiphol veel te groot.

### **Genoemde verbetervoorstellen**

- \* Huizen opkopen van bewoners
- \* Verleng de periode waarin je kunt beslissen over de verkoop van je huis.
- \* In uitkoopregeling uitgaan van taxatie ex ante (woning en bedrijf), gebudgetteerde kosten van na- isolatie en verhuiskosten vergoeding.
- \* Stop met ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties.
- \* Verplaats Schiphol naar zee
- \* Kijk voor verdere uitbreiding vliegverkeer naar ontwikkeling van een tweede luchthaven bijvoorbeeld in Flevoland.

## 2.6 Hoofdvraag 6: Veiligheid voor inwoners vergroten?

### Genoemde positieve ervaringen

geen

### Genoemde negatieve ervaringen

#### *Kans op ongelukken*

Schiphol blijft een risico voor de mensen die in de omgeving wonen. Er kan een ongeluk gebeuren, met een enorm groot effect en door het alsmat toenemende vliegverkeer wordt het risico dat er een ongeluk gaat gebeuren steeds groter. Een extra baan in de toekomst is onaanvaardbaar gezien de extra vliegbewegingen.

#### *Kans op aanslagen*

De beveiliging van Schiphol is onvoldoende. De kans op een succesvolle aanslag van terroristen is groot (zie roof die onlangs heeft plaatsgevonden). En de gevolgen van een dergelijke aanslag kunnen ook voor de omgeving groot zijn. De angst hiervoor is toegenomen. Daarnaast gaat de beveiliging van Schiphol ten koste van de beveiliging in de directe omgeving van Schiphol. In de discussie over verplaatsing van Schiphol kon Schiphol niet in zee worden aangelegd omdat dat nadelig zou zijn voor vogels. Daarmee worden vogels belangrijker dan mensen gemaakt.

#### *Maatregelen*

Het is onbekend of het bij rampen wel goed geregeld is. Zijn er draaiboeken, wordt er mee geoefend en wat zijn de resultaten. Met andere woorden werken die rampenplannen wel?

### Genoemde verbetervoorstellen

\* Hek om landing- en startbanen

## 2.7 Hoofdvraag 7: Economische macht in goede banen leiden?

### Genoemde positieve ervaringen

- \* Schiphol is goed voor de werkgelegenheid
- \* Schiphol heeft een economisch belang voor Nederland als geheel.
- \* Als Schiphol weggaat, gaat Noord Holland failliet
- \* Werken in de buurt waar je woont.
- \* De gemeente Haarlemmermeer heeft zich door de ontwikkeling van Schiphol verder kunnen uitbreiden.

### Genoemde negatieve ervaringen

#### *Economische effecten Schiphol*

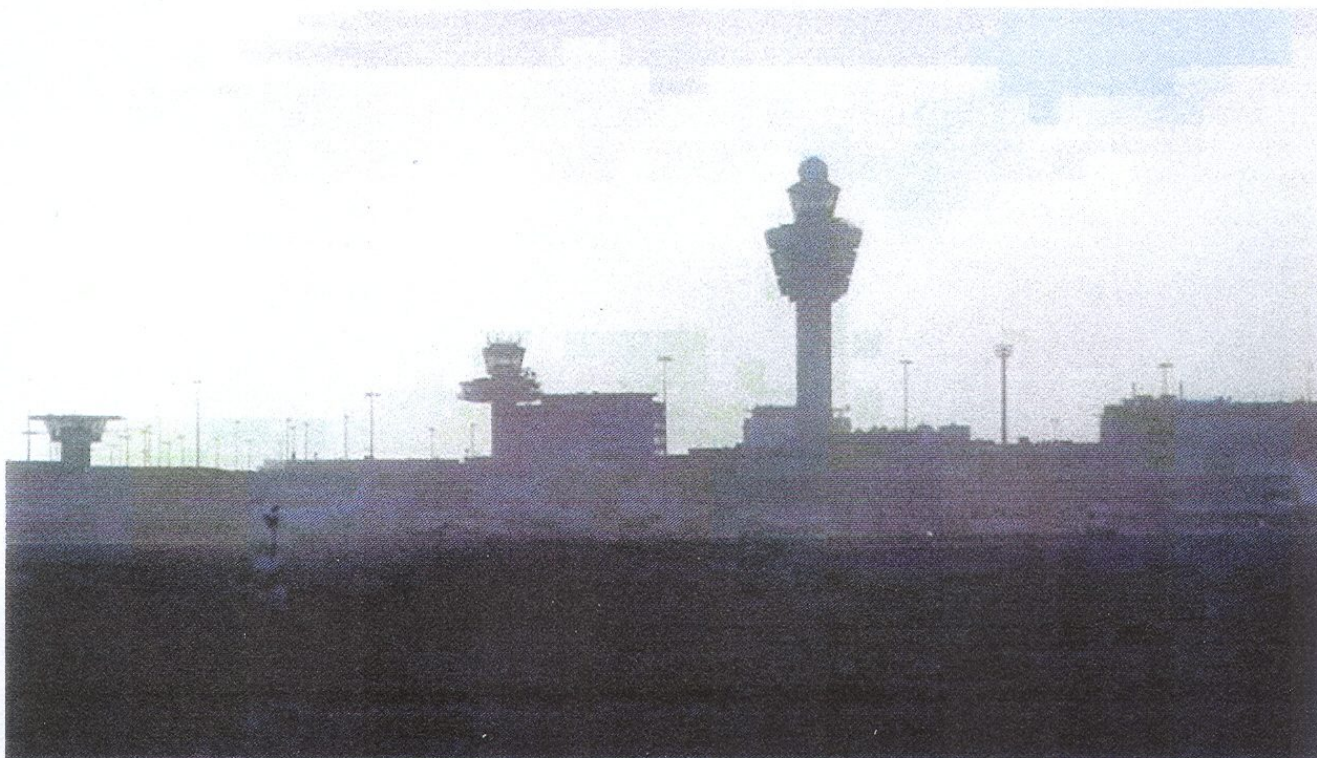
Wat koopt de regio voor Schiphol als economische motor van Nederland. Belang blijft achter bij de suggesties, n.l. 1 % van werkgelegenheid en ca. 2% van BNP. Niet onbelangrijk, maar toch ander beeld dan voorgespiegeld. Daarnaast wordt dure grond verspeeld die beter voor andere functies gebruikt kan worden en levert de grote “overstapfunctie “ van Schiphol meer milieuschade dan economisch gewin op.

#### *Economische macht Schiphol*

De economische macht van Schiphol is zo groot dat de rijksoverheid de oren laat hangen naar Schiphol en minder naar de burgers, de gemeente en de provincie. Alles wat Schiphol wil gebeurt hoe dan ook. De regels worden steeds aangepast om Schiphol ter wille te zijn .Er wordt te eenzijdig naar de economische belangen gekeken . De mensen hebben geen keuze. De overheid (provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer) heeft een belang bij Schiphol en oefent als gevolg daarvan te weinig druk uit om iets voor elkaar te krijgen

### Genoemde verbetervoorstellen

- \* Beperk de overstapfunctie van Schiphol.
- \* Onderzoek het economische belang van Schiphol eens goed. Als die echt zo groot is dan kunnen de gedupeerden toch op een goede manier worden gecompenseerd. Als het economische belang echter tegenvalt, moet Schiphol op slot (niet verder uitbreiden).



## **Bijlage II en III**

Verslag consultatiebijeenkomsten Haarlemmermeer  
4 april 2005 en 11 april 2005

## **Bijlage II:**

Verslag consultatiebijeenkomst Haarlemmermeer  
4 april 2005

**Verslag groep I**

Begeleider : xxxxxxxx

## Deelnemers:

- |                |   |
|----------------|---|
| 1. xxxxxxxxxx  | bewoner Dassenbos   |
| 2. xxxxxxxxxx  | bewoner Waterwolf, tevens lid Dagelijks Bestuur Milieudéfensie                          |
| 3. xxxxxxxxxx  | bewoner Nieuw Vennep Noord  |
| 4. xxxxxxxxxx  | bewoner, v/h einde Aalsmeerbaan, nu Jacob Obrechtlaan, Hoofddorp                        |
| 5. xxxxxxxxxx  | 31 jaar bewoner Nieuw Vennep, Welgelegen. Laatste 2 jaar veel meeroverlast dan vroeger. |
| 6. xxxxxxxxxx  | idem  |
| 7. xxxxxxxxxx  | bewoner Hoofdweg, pal naast Polderbaan  |
| 8. xxxxxxxxxx  | idem  |
| 9. xxxxxxxxxx  | ruim 30 jaar bewoner Nieuw Vennep   |
| 10. xxxxxxxxxx | bewoner, tevens bestuurslid dorpsraad Vijfhuizen  |
| 11. xxxxxxxxxx | idem  |

## Toehoorders:

xxxxxxx	Ministerie VROM, gedetacheerd bij V&W
xxxxxxx	Gemeente Haarlemmermeer, afd. Communicatie
xxxxxxx	fractieassistent PvdA
xxxxxxx	raadslid VVD

## I. Positieve praktijkervaringen

- Economisch belang voor NL als geheel. Wij maken ook gebruik van vliegtuig voor vakantie, economische motor, werkgelegenheid etc.
- Infrastructuur is verbeterd, bijvoorbeeld Driemerenweg
- Deze consultatieronde. Ook aanwezigheid/deelname van raadsleden is positieve uitzondering, want in voorgaande inspraakrondes niet aanwezig c.q. niet uitgenodigd
- Indirect economisch belang, maar wel onevenwichtige verhouding lasten en lusten
- Economisch belang, werk naast de deur. Bovendien worden bepaalde klachten snel verholpen, bijvoorbeeld als pannen van het dak gewaaid zijn na laag overvliegen.
- Werkgelegenheid, direct economisch belang.
- Bereikbaarheid is verbeterd door busbaan Zuid-Tangent. Kosten van vliegen zijn laag.

## II. Negatieve praktijkervaringen (geclusterd)

## Cluster 1: Gevoed wantrouwen

1. Beloften worden niet waargemaakt: Niet alleen beloften van Cerfontaine, maar structureel worden beloften niet nagekomen. Bijvoorbeeld over luchtverontreiniging, onderzoek bedreiging gezondheid, aandeel van Schiphol in totale verontreiniging.
2. Onbetrouwbare gegevens: Adviezen, maatregelen etc. zijn niet gebaseerd op concrete en toetsbare meetgegevens, maar op resultaatgerichte (gemanipuleerde) rekenmodellen die een wetenschappelijke toets niet doorstaan. Burgers krijgen geen mogelijkheden om contraonderzoek te doen of zelf metingen te (laten) verrichten.
3. Wantrouwen: Prof. Berkhout heeft zich teruggetrokken omdat hij zich door V&W niet wilde laten misbruiken (zie bijlage "Dossier Schiphol, relaas van een falend democratisch proces"). Keuze van meetpunten, geluidscontouren die precies ophouden bij woonwijk, etc. etc.



4. Continue cyclus van ons voor de gek houden. Definities en werkwijzen (geluid, grondlawaai, metingen, vervuilingstoffen), werken met gemiddelden en rekenmodellen.
5. Metingen door de Provincie onbetrouwbaar. Volgens dit onderzoek hebben wij geen stankoverlast, want met gebruikte techniek kan kerosinestank niet worden gemeten. Gemiddelden gebruikt, geen piekbelasting.
6. Plaats meetpunten: Op de gekste plaatsen want zogenaamd geen medewerking. Kan bij ons in de tuin.
7. Geluidscontouren: Opstellers hebben geen benul van luchtvaart. Wij zouden geen last krijgen, contouren lopen precies langs woonwijk c.q. zijn na nieuwbouw alsnog terug gelegd naar grens woonwijk. Grondlawaai is begrip geworden vanaf 2003, want zolang vliegtuig niet in de lucht is, is geen sprake van vliegtuiglawaai. Theoretische landingsplek op polderbaan is uitgangspunt, niet de feitelijke.
8. Rekenfout? : Gesuggereerd werd dat er een rekenfout was gemaakt m.b.t. landen en starten van aantal vliegtuigen binnen bepaalde tijd. Getuigt van verwijtbaar onbenul of we worden opnieuw gewoon belazerd.
9. Meetpuntmanipulatie: De vliegroutes worden zodanig ontworpen dat er tussen de handhavingpunten door gevlogen wordt om betere geluidberekening resultaten te verkrijgen en overschrijding van de geluidsnormen te voorkomen. Zo is de vertrekroute tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep bijvoorbeeld zodanig verlegd dat tussen de handhavingpunten bij Hoofddorp en Nieuw Vennep door gevlogen wordt ( de Spijkerboor vertrekroute). Daardoor wordt handhavingpunt 43 minder belast en is er nauwelijks kans op overschrijding van de geluidsnormen. Echter de route volgt hierna een bocht over Nieuw Vennep Noord. Gevolg veel geluidsoverlast in Nieuw Vennep, maar geen overschrijding in het handhavingpunt 43.
10. Onbetrouwbaar meten. Niet integraal, niet objectief/toetsbaar, geen aandacht voor frequentie, tijdsduur en tijdstippen, gemiddelden in plaats van pieken. Dus geen realistisch beeld van werkelijke overlast.

#### Cluster 2: Luchtverontreiniging/stank

1. Stankoverlast door kerosine. Tot dusverre weinig aandacht gekregen. Vermoeden van schadelijke effecten voor de gezondheid, zie onderzoek huisarts.
2. Gezondheid bedreigd. Niet bewijsbaar volgens deskundigen, maar ook niet aangetoond dat geen gevaar bestaat (zie punt 8). Risicovolle stoffen zitten erin.
3. Vervuiling onzichtbaar. Door motortechniek (vermengen met lucht) zie je vervuiling niet of minder, maar is er nog steeds. Op kozijnen, bij sneeuw, op boot.
4. Geuroverlast. Afhankelijk van windrichting. Nu meer dan vroeger in Hoofddorp
5. Meten luchtverontreiniging. Objectief laten vaststellen/meten door RIVM of andere onafhankelijke partij. Meettechniek niet geschikt voor kerosine. Groot aantal receptoren was verdwenen.
6. Geen emissieheffing. Elk ander bedrijf moet heffingen betalen, Schiphol niet. Zijn gebruikers (vervuilers) van onze lucht
7. Roetaanslag

#### Cluster 3: Vliegroutes en planning

1. Kaagbaan. Nu wel overlast om de 2 minuten.
2. Verdeling over banen. 34 % van stijgend verkeer via Kaagbaan. Kan verdeling niet evenwichtiger over alle banen. Zwanenburgbaan nu ook meer overlast dan vroeger.
3. In full reverse. Voorstel van piloot (afwijzen van remmen op de motor, met extra lawaai) is nooit opgevolgd. Wordt alleen nog op Schiphol toegestaan, op heel veel andere vliegvelden niet meer.
4. Er is sprake van grote geluidsoverlast ten gevolge van startend verkeer vanaf de Kaagbaan in zuidwestelijke richting, de zogenaamde Spijkerboor vertrekroute, waarvan het nominale pad van de vliegroute over Nieuw Vennep / Getsewoud Noord loopt. De geluidsoverlast wordt versterkt doordat de vliegtuigen ten

gevolge van de eerste lage bocht direct na de start weinig hoogte winnen en er in de bocht extra vermogen door de vlieger dient te worden bijgezet. De vliegtuigen vliegen laag boven Nieuw Vennep Noor op een hoogte van slechts 700 meter (2000 ft). Ook vanuit het oogpunt van externe veiligheid is dit uiterst onwenselijk.

5. Routes niet geoptimaliseerd. Vroeger wel, althans geoptimaliseerd met het oog op voorkomen geluidhinder. Nu zijn er blijkbaar andere (economische) motieven in het spel bij optimaliseren.
6. Onveiligheid na de start. In klimfase van vlucht worden boven bebouwing draaimanoeuvres uitgehaald. Het "nominale pad" zou niet over bebouwing mogen gaan in verband met veiligheid.
5. Externe (on)veiligheid .Angst is toegenomen. Groepsrisico wordt buiten beschouwing gelaten, maar is zeker aanwezig, onder andere door terrorismedreiging. Boetes wegens te laag vliegen gaan naar luchthaven, dus hebben geen effect.

#### Cluster 4: Rol politiek

1. Gemeente verschuilt zich achter Den Haag. CROS is een wassen neus. Gemeente maakt geen vuist en komt onvoldoende op voor belangen en zorgen van burgers.
2. Gemeente niet aanspreekbaar. Laat het spel over aan anderen, tussen Amsterdam en Schiphol resp. tussen Provincie en Rijksoverheid. Onmacht/onwil ?
3. Gehoor vinden. Burgers vinden onvoldoende gehoor bij gemeente, bij CROS, bij luchtvaart sector zelf en bij Ministerie.
4. Politiek heeft zich laten in pakken. Bewonersgroepen tegen elkaar uitgespeeld. Eenheid vormen!

#### Cluster 5: Grondlawaai

1. Geluidshinder. Niet alleen door overkomend vliegverkeer, maar ook door grondlawaai, afhankelijk van windrichting. Wordt niet beschouwd als vliegtuiglawaai.
2. Norm grondlawaai. Niet in de wet opgenomen, niet officieel. Flauwekul redenering om binnen de algemene normen te kunnen blijven.
3. ARBO normen. Voor luchthaven zouden identieke normen (bijv. ARBO normen) moeten gelden als voor elk ander bedrijf.

#### Cluster 6: Nachtlawaai

1. Nachtproblematiek. In theorie mag niet gevlogen worden tussen ca. 01.30 en 04.15 uur, m.u.v. Kaagbaan en Polderbaan en bij extreme omstandigheden. Praktijk is anders, zo leert ervaring op ongeveer 500 meter afstand van baan!
2. Nachtlawaai. Enorme verstoring van levensritme.

#### Cluster 7: Klachtenprocedure

1. Murw. Bewoners klagen niet meer. Afhoudende reacties, geen effect, angst voor waardevermindering (ook druk door burens die willen verkopen). Maar vooral omdat men murw is geworden.
2. CROS. Geen aandacht voor kerosinestank. Bureaucratische details noemen, steeds opnieuw, zoals datum, tijdstip, sinds wanneer al last, duur overlast etc. Drempels opwerpen i.p.v. klachtenregistratie en -analyse.

#### Cluster 8: Diversen

1. Lesvluchten. Vervangen door vrachtverkeer?
2. Onbereikbaarheid. Toegangsweg woning plotseling, zonder aankondiging, afgesloten.
3. Geluidswal. Oplossing voor de ene bewonersgroep, werpt probleem op voor andere door weerkaatsen van geluid.
4. Huizenprijzen. Dalen nog steeds, huizen blijken onverkoopbaar. Maar wel hoge WOZ-tarieven.

5. Haarlemmerbos. Beloofde groenstroken, hoe miniem ook, zijn nog steeds niet aangelegd. Alleen al dom uit psychologisch motief. Maar in Haarlemmerbos kan je nu ook al niet meer rustig wandelen. Waar nog wel, waar compenseren met aanleg echt bos in plaats van groenstrook?

### III Verbetervoorstellen

- Hubs zijn Europees probleem, dus ook Europees oplossen want anders oneerlijke concurrentie. Hubs alleen in dunbevolkte gebieden c.q. nieuwe gebieden. Zie internationale voorbeelden (o.a. Osaka).
- Aantal vluchten door echte kosten toe te rekenen aan vliegverkeer c.q. deze zichtbaar te maken. Nu veel verborgen subsidies. Reële prijzen rekenen om alternatieven (OV etc.) goed te kunnen vergelijken.
- Optimaliseren van uitvlieg- en aanvliegroutes, beter uitkijken met het oog op geluidsoverlast voor woningen.
- Overlast verdelen over alle (6) banen.
- Luchthavens in Europa allemaal 's nachts sluiten (ivm concurrentie).
- CROS opheffen, als het niet echt een onafhankelijk en professioneel instituut kan zijn/worden. Verantwoordelijkheid weghalen bij gemeente. Governance/toezicht regelen, ook vanuit onpartijdige hoek.
- Meer druk zetten vanuit of door gemeente. Opkomen voor de burgers, zoals een goed huisvader betaamt.
- Meetnet verbeteren. Gemeente zelf doen of laten doen (uitbesteden), maar in ieder geval volkomen los van Schiphol en met wetenschappelijke toetsing/toezicht.
- Optimaliseren van vliegroutes wat betreft doelstelling (wat willen we ermee bereiken) primair richten op bebouwing (voorkomen/beperken geluidhinder). En niet primair gericht op verhogen capaciteit luchthaven.
- Politiek moet ons serieus gaan nemen en kunnen nemen, maar ook zelf zorgen dat ze serieus genomen kunnen worden. Niet met kluitje in het riet laten sturen.
- Handhaving. Regels en normen zijn er genoeg (bijv. boetes), maar handhaven en zorgen dat het pijn doet bij overtreding (vervuiler betaalt).
- Groepsrisico en externe veiligheid opnemen in nieuwe wet, o.a. in verband met terrorismedreiging.
- Grenzen aan de groei. Stoppen met groeiscenario door overstapmogelijkheden te beperken. Hub niet zien als knooppunt, maar als bestemmingspunt.
- Geluidsschermen. Onderzoek doen naar absorptiemogelijkheden van geluid en emissie. Is zowel psychologisch als feitelijk/inhoudelijk van belang.
- Grondlawaai in de wet en uitvoeringsbesluiten opnemen
- Meetmethoden : Zorgvuldig, integraal, niet gebaseerd op rekenmodellen maar op facts, uitdrukken in dba's zoals in alle andere gevallen, wetenschappelijk verantwoord.
- Taxiën met behulp van tractor/treklier naar polderbaan. Meer dan 10 km, ruim 20' grondlawaai per vliegtuig.
- Geprojecteerde bos eindelijk realiseren. Overlast naar rato compenseren.
- Luchthaven verplaatsen (Markerwaard, eiland in Noordzee)
- De handhavingpunten dienen zodanig te worden dat de woonbebouwing wordt beschermd tegen geluidsoverlast en het niet mogelijk is om vliegroutes te ontwerpen tussen punten door. Er is bijvoorbeeld geen handhavingpunt bij Nieuw Vennep Noord, waardoor startverkeer van Kaagbaan onbeperkt over deze woonbebouwing kan vliegen zonder kan op overschrijding van de geluidsnormen.
- I.v.m. voorkomen geluidsoverlast en verbeteren veiligheid dienen vliegroutes ontworpen te worden waardoor vliegtuigen niet meer direct na start in een lage bocht over woonbebouwing kunnen vliegen zoals de huidige Spijkerboorroute vertrekroute. Twee verbetervoorstellen:
  1. Verleg het draaipunt meer naar het noorden (vliegtuigen vliegen dan over agrarische corridor tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep)

2. Verleg de vertrekroute meer naar het zuiden om het zuiden van Nieuw Vennep heen (hierdoor kunnen vliegtuigen hoogte winnen boven het agrarisch gebied in het verlengde van de kaagbaan, alvorens naar het noorden te draaien).

#### IV Reflectie door de deelnemers

Goed om op deze manier gehoord te worden en ook elkaars ervaringen te horen. Samenvattend wordt gesteld:

- a. Schiphol krijgt altijd gelijk.
- b. Burgers zijn en worden continu en systematisch belazerd en bedonderd
- c. Gemeente biedt onvoldoende tegenwicht, komt te weinig op voor de echte belangen van bewoners.
- d. Feitelijk zijn wij allemaal verliezers, ook van de Polderbaan. De beoogde dubbelfunctie (milieubaan !) blijkt "dubble talk".
- e. In de evaluatie moet niet uitsluitend gekeken worden naar de effecten van de gerealiseerde Polderbaan. Je moet kijken naar het totale proces van besluitvorming. Vanaf het begin is door bewoners bezwaar aangetekend, maar zijn hun belangen ondergeschikt gemaakt en gemanipuleerd (het wordt beter, dat kunnen we pas bekijken als de baan er is etc.). Na realisatie is men op die toer doorgedaan om de effecten zo positief mogelijk voor te stellen. In de evaluatie moet je nu ook de bestuurlijke moed hebben om kritisch te kijken naar oorzaak en gevolg.

Bijlage : Dossier Schiphol, relaas van een falend democratisch proces (xxxxxxxxxx DD, 05-04-05

**Verslag groep 2**

Begeleider : xxxxxxx

## Deelnemers:

- |               |   |
|---------------|---|
| 1. xxxxxxxxxx | bewoner voor 5e baan                      |
| 2. xxxxxxxxxx | bewoner                                   |
| 3. xxxxxxxxxx | bewoner lid Baanbrekersgroep Nieuw Vennep |
| 4. xxxxxxxxxx | bewoner dichtbij nieuwe baan              |
| 5. xxxxxxxxxx | bewoner Nieuw Vennep                      |
| 6. xxxxxxxxxx | bewoner (Landleeuw)                       |
| 7. xxxxxxxxxx | bewoner (huis tegen 25 KE grens?)         |
| 8. xxxxxxxxxx | idem                                      |
| 9. xxxxxxxxxx | bewoner (ondervindt zeer ernstige hinder) |

## Toehoorders:

xxxxxxx Schiphol  
 xxxxxxx gemeente  
 xxxxxxx VVD-raadslid  
 Journalisten Haarlems Dagblad, wethouder en fractievoorzitter van de PvdA (namen niet genoteerd slechts een deel van de tijd aanwezig)

## I. Positieve praktijk ervaringen

- Gemeente doet alles goed (scholen, woningen, voorzieningen, wegen, e.d.) behalve niet t.a.v. Schiphol!
- Schiphol is een belangrijke economische factor voor welvaart en welzijn toch vond een deel dat de lusten/lasten wat scheef zijn verdeeld tussen lokaal en nationaal
- Dat de gemeente zelf geluid is gaan meten
- Dat de gemeente dit vanavond heeft georganiseerd
- De Continuant Descent Approach (CDA) in de nachtelijke uren (glijvlucht)

## II. Negatieve praktijkervaringen

## Cluster 1 : Geluid

1. Met oostenwind veel last van stijgende vliegtuigen (grondlawaai)
2. Meten moet ook in de grensgebieden
3. Er zijn geen lawaainormen met sancties voor bewoners zoals in de ARBO-situatie
4. Snelwegen hebben wel geluidswallen en startbanen alleen prikkeldraad
5. Laagfrequent geluid is moeilijk te keren

## Cluster 2 : Politiek

1. Geluidsmeten Noord Nieuw Vennep is niet toegekend
2. De politiek heeft sinds 1970 gefaald met het Schipholbeleid
3. Verdere groei van S. is onacceptabel
4. Laag frequent geluid staat niet beschreven in de wet
5. Als het niet in de wet staat bestaat het niet!
6. De locatie Schiphol is ongeschikt voor verder uitbreiding
7. De gemeente heeft een zorgplicht t.a.v. de huidige bewoners

## Cluster 3: Stank, trillingen en roetoverlast

1. Zorgen over de vervuiling van de lucht in verband met klimaat en dat deze onvermeld is als factor van vervuiling
2. Zorgen voor de wereld van morgen voor mijn kinderen en mijn kleinkinderen
3. Na het geluid komt de roetoverlast (ook mentaal houdt het niet op)

4. Mijn huis trilt
5. Kerosinestank bij mijn woning (dichtbij de baan)
6. Mensen (dus ook terroristen) kunnen zo bij de vliegtuigen komen
7. Vluchten op de fiets weg om rust te vinden; helaas moeten we weer terug

#### Cluster 4: Gebruik Schiphol

1. Vertrekroutes zijn niet optimaal
2. Externe veiligheid klopt niet
3. Nachtvluchten en afwijkingen te hooi en te gras
4. Toezeggingen van Schiphol over opkopen van huizen wordt niet nagekomen
5. Angst voor het charterseizoen t.a.v. vroege dagvluchten m.n. via Polderbaan
6. Informatie over Schiphol en de wet schieten tekort

#### Cluster 5: Diversen

1. De woningbouw stagneert
2. De prijzen van huizen dalen
3. Door de locatie van Schiphol en zijn cargofunctie wordt veel verkeer op de weg veroorzaakt met extra hinder

### III. Top negatieve praktijkervaringen (*in rangorde*)

1. Bewoners kennen niet de bescherming van de ARBO-wetgeving t.a.v. lawaai, stank, trillingen e.d. (aangepast)
2. De gemeente heeft een zorgplicht t.a.v. de huidige bewoners
- 3a. Zorgen voor de wereld van morgen voor mijn kinderen en kleinkinderen (zie ook bijlage brief van de heer. Schenke)
- 3b. Kerosinestank bij woningen

### IV. Verbetervoorstellen

- De Continuant Descent Approach (CDA) ook voor de dag invoeren
- Hek om landing- en startbanen in verband met de beveiliging
- Een echt consequent sanctiebeleid per incident
- Het aanbieden van een 6-weeksevakantie aan gehinderde bewoners
- Huizen opkopen van bewoners (met stip genoteerd!)
- Het zelfreinigend vermogen van Schiphol activeren door hen zelf criteria te laten ontwikkelen t.b.v. toetsing van hun activiteiten (niet verschuilen achter!)
- Gemeente doe wat je toe zegt te doen (geluid meten Nieuw Vennep Noord!)
- Geoptimaliseerde uitvliegroutes (treintjespatroon)
- Geluidwerende voorzieningen kijk ook eens hoe men dat doet in de VS en in België (Zaventum)
- Wees creatief en probeer de problemen op te lossen!!!

**Verslag groep 3**

Begeleider:

xxxxxx

## Deelnemers:

1. xxxxxxxxxxxx Bewoner, ex-piloot, irriteert zich aan de vliegbewegingen
2. xxxxxxxxxxxx Bewoner Zwanenburg West, veel last van nieuwe Polderbaan
3. xxxxxxxxxxxx Gevlucht' uit Zwanenburg, vindt in Nieuw Vennep weer geen rust
4. xxxxxxxxxxxx Bewoner Zwanenburg West, wil stem laten horen om de waarheid te vertellen
5. xxxxxxxxxxxx Lid van de 'Baanbreker groep' en van Milieudefensie
6. xxxxxxxxxxxx Bewoner Aalsmeerderbrug, veel last van de Aalsmeerbaan
7. xxxxxxxxxxxx Bewoner Aalsmeerderbrug, vraagt zich al jaren af waarom haar woning niet binnen de geluidsnorm valt
8. xxxxxxxxxxxx Bewoner Hoofddorp, geïnteresseerd in de problematiek en is benieuwd hoe er met klachten wordt omgegaan

## Toehoorders:

- xxxxxxxxxx Journalist Haarlems Dagblad  
 xxxxxxxxxxxx Medewerker CROS  
 xxxxxxxxxxxx Medewerker CROS

## I. Positieve praktijkervaringen

- De werkgelegenheid die Schiphol biedt
- De poging die er worden ondernomen door de overheden en Schiphol om beter contact met de burgers te maken (bijvoorbeeld het organiseren van deze avonden en de houding van Cerfontaine)
- De verbetering van de weginfrastructuur in de gemeente Haarlemmermeer die de werkzaamheden rond Schiphol met zich mee brengen

## II. Negatieve praktijkervaringen

## Cluster 1: Leefbaarheid

1. Het leefmilieu wordt 'verpest'.
2. De geluidsoverlast is de afgelopen jaren veel erger geworden
3. Het grondlawaai is vooral ook erg op plekken die relatief ver van de startbanen liggen
4. De luchtverontreiniging is zwaar onderbelicht
5. De gezondheidseffecten worden wel onderzocht maar er gebeurt niets met die onderzoeken
6. De situatie in Nieuw Vennep is de laatste tijd ernstig verslechterd
7. Ondanks alle beloftes zijn er nog steeds veel nachtvluchten. De laatste tijd lijkt er zelfs helemaal geen nachtregime meer te zijn.

## Cluster 2: Overheid

1. De overheid neemt onvoldoende haar verantwoordelijkheid om de burger te beschermen tegen de negatieve effecten van Schiphol
2. Er is in het verleden teveel gebouwd op ongeschikte locaties en dat gaat nog steeds door
3. 'Vluchten helpt niet'; ook verhuizen naar een rustiger locatie blijkt geen zekerheid te bieden
4. De overheid biedt de zwaarst getroffen burgers geen 'fatsoenlijke' mogelijkheid om te verhuizen.
5. Het is onduidelijk waar je met je problemen rond huisvesting heen kunt.
6. De gemeente Haarlemmermeer ontwikkelt geen visie op Schiphol, zoals Haarlem dat wel doet, en voert dus ook geen gericht en consistent beleid.

## Cluster 3: Polderbaan

1. Door de komst van de Polderbaan is het aantal vluchten enorm gegroeid
2. Er is niets terecht gekomen van de kwalificatie 'milieubaan'!

## Cluster 4: Economisch belang is overheersend

1. De verhouding tussen bieden van werkgelegenheid en negatieve effecten voor de omgeving is zoek.
2. Alles wat Schiphol wil gebeurt hoe dan ook.
3. De regels worden steeds aangepast om Schiphol ter wille te zijn
4. Er wordt te eenzijdig naar de economische belangen gekeken
5. De mensen hebben geen keuze
6. Hoe ga je om met de enorme groei in de toekomst waar nu weer over gepraat wordt?

## Cluster 5: 'Meten is weten'

1. Het geluid wordt niet goed gemeten
2. KE als norm is waardeloos
3. Zwaar gehinderde bewoners vallen om onduidelijke redenen buiten de geluidsnormen
4. De (groeps)risico's op de grond worden te weinig meegenomen
5. Er is niets gedaan met de rapporten van professor Berkhout
6. Er is een klankbordgroep gezondheidseffecten, maar die komt nooit bij elkaar
7. Er wordt niet goed omgesprongen met de geluidsisolatie
8. Het is onduidelijk wat er met de heffingen gebeurt, komen die wel ten goede aan de gedupeerden?
9. Er zijn steeds meer toestellen die van de voorgeschreven routes afwijken
10. De hinder die propellervliegtuigen opleveren wordt niet meegenomen in de metingen
11. Kleine vliegtuigen en helikopters worden op piektijden (omdat zij de doorstroom vertragen) buiten de voorgeschreven routes om 'weggewerkt'. Dit levert extra geluidshinder met zich mee.
12. De kleine vliegtuigen – meestal niet commercieel, maar veelal van overheidsdiensten (politie, kustwacht etc.) – wijken zo af van het reguliere vliegverkeer dat de verkeersleiding hen via de kortste routes (bijv. rechtover Hoofddorp Oost) en zo laag (tot op 500 voet) mogelijk laat aankomen en vertrekken. Wettelijk toegestaan boven bebouwde kom is minimaal 1000 voet.
13. De klachtenregistratie door CROS is niet onafhankelijk

## III. Top negatieve praktijkervaringen

1. De overheid neemt onvoldoende haar verantwoordelijkheid om de burger te beschermen tegen de negatieve effecten van Schiphol.
2. Het leefmilieu wordt 'verpest'.
3. De verhouding tussen bieden van werkgelegenheid en negatieve effecten voor de omgeving is zoek.
4. Er is in het verleden teveel gebouwd op ongeschikte locaties en dat gaat nog steeds door.

## IV. Verbetervoorstellen

- Stop met de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties.
- Gebruik opgelegde boetes om getroffen en te compenseren.
- Maak een scheiding tussen passagiers- en vrachtluchten en gebruik Schiphol alleen maar voor de passagiersvluchten.
- Neem als overheid een duidelijke zorgplicht op je voor gedupeerden.
- Behandel Schiphol als een normaal bedrijf dat zich aan de regels moet houden.



- Hanteer strakke milieugrenzen die voor alle partijen gelden.
- Ontwikkel als gemeente Haarlemmermeer een visie op Schiphol.
- Ontwerp een streng nachtregime en stem dat Europees af zodat nergens nachtvluchten mogelijk zijn en andere luchthavens daar dus geen concurrentievoordeel uit kunnen halen.
- Handhaaf de regels streng. Vooral die voor het weren van oude vliegtuigen.
- Kom terug op de keuze voor een tangentieel banenstelsel op Schiphol (voordeel : hoe de wind ook is je kan starten; nadelen : vreet ruimte, geeft geluidsoverlast én milieuvervuiling over veel grotere ruimte) en kies voor een parallel twee banenstelsel zoals op London Heathrow, Frankfurt, Brussel (nadeel : iets windgevoeliger; voordelen: benodigde oppervlakte kleiner, geluid- en milieuoverlast beperkt tot kleiner gebied en ook hoge doorstroom snelheid mogelijk). Doorgaan met een parallelle filosofie (intensivering middels twee banen gebruik) – binnen een tangentieel stelsel is onzinnig (vergt nog meer extra banen). Kopieer Londen en breek alles af wat daarvoor in de weg staat (Zwanenburg). Wie durft ??

**Verslag groep 4**

Begeleider : xxxxxxxxxx

Deelnemers:

- |               |                      |
|---------------|----------------------|
| 1. xxxxxxxxxx | bewoner Nieuw Vennep |
| 2. xxxxxxxxxx | bewoner Rijssenhout  |
| 3. xxxxxxxxxx | bewoner Badhoevedorp |
| 4. xxxxxxxxxx | bewoner Nieuw Vennep |
| 5. xxxxxxxxxx | bewoner Hoofddorp    |
| 6. xxxxxxxxxx | idem                 |
| 7. xxxxxxxxxx | idem                 |
| 8. xxxxxxxxxx | bewoner Zwanenburg   |

Toehoorders :

xxxxxxx	gemeente Haarlemmermeer	xxxxxxx	Raadslid VVD
xxxxxxx	gemeente Haarlemmermeer	xxxxxxx	Raadslid VVD
xxxxxxx	gemeente Haarlemmermeer	xxxxxxx	Raadslid PvdA
xxxxxxx	Schiphol Group		Raadslid Groen Links
xxxxxxx	gemeente Haarlemmerliede - Spaarnwoude		

## I . Positieve praktijkervaringen

- Boven Nieuw Vennep is het sinds het in gebruik nemen van de Polderbaan iets minder luidruchtig.
- Het project geluidshinder en het isoleren van de woningen heeft geholpen (binnen de woning wel ten minste).
- In december 2004 is er een andere uitvliegroute gekozen waardoor het in Badhoevedorp stiller is geworden. De vraag is wel: voor hoe lang?
- Achttien jaar geleden is het huis geïsoleerd en daarmee is de situatie verbeterd.
- Het lawaai per vliegtuig is enorm afgenomen. Overigens zijn er wel weer meer vliegtuigen gekomen.

## II. Negatieve praktijkervaringen

## Cluster 1: Economie

1. De economische macht van Schiphol is zo groot dat de rijksoverheid de oren laat hangen naar Schiphol en minder naar de burgers, de gemeente en de provincie.
2. Het is vreemd dat Schiphol, een luchthaven gelegen in één van de meest dichtstbevolkte gebieden, steeds maar verder uitbreid. Hiermee wordt tevens dure grond verspeeld die beter voor andere functies gebruikt kan worden.
3. De functie van Schiphol is erg belangrijk voor de economie, maar het overstappen draagt hier maar in beperkte mate aan bij. De overstapfunctie heeft veel milieueffect maar geen of weinig economisch effect.
4. Schiphol is een mainport maar ook mainports kunnen 's nachts dicht.
5. In de omgeving van Schiphol vestigen zich bedrijven vanwege hun relatie met de luchthaven. Bij bepaalde bedrijven is het de vraag of zij wel echt luchthavengebonden zijn.

## Cluster 2: 2-sporen beleid

1. Het 2-sporen-beleid werkt niet. Het is onmogelijk om zowel Schiphol uit te breiden als de milieubelasting te verlagen.
2. De compensaties voor de overlast in de vorm van een groenvoorziening, een speeltuintje, etc. werkt niet.
3. Het 2-sporen-beleid werkt ook niet, omdat de groei van Schiphol niet samengaat met een groei van het aantal woningen.

## Cluster 3: Geluid

1. In Zwanenburg hebben de mensen last van extra lawaai van startende vliegtuigen.
2. In Zwanenburg hebben mensen last van laag overvliegende vliegtuigen.
3. In Hoofddorp Noord hebben de mensen zowel overdag als 's nachts veel last van het start- en grondlawaai. Opvallend is dat dit niet in de wet staat. De wet heeft betrekking op het geluid vanaf het moment van opstijgen.
4. Het remmen op de motoren leidt tot extra lawaai.
5. In Nieuw Vennep hebben de mensen last van het uitvliegen buiten de daarvoor aangegeven route of in de buitenste randen van de aangegeven route. Dit veroorzaakt veel overlast.
6. Nog steeds zijn 's nachts 15.000 bewegingen per jaar toegelaten. Dat zijn er 40 per nacht.
7. In Badhoevedorp hebben de mensen constant last van grondlawaai. Dit lawaai overstemt het lawaai van de A9.
8. In Nieuw Vennep staat een flat die is verlicht en daardoor gebruikt lijkt te worden als aanvliegeroute. Dat veroorzaakt extra geluidsoverlast in het gebied.
9. Bij zuidwestenwind is er overlast van startende vliegtuigen op de Kaagbaan.

## Cluster 4: Houding

1. De mensen uit Zwanenburg worden niet echt serieus genomen.
2. Niet alle mensen die last hebben van Schiphol zeggen hier ook iets van, omdat ze op één of andere wijze gelieerd zijn aan Schiphol.

## Cluster 5: Divers

1. Schiphol blijft een risico voor de mensen die in de omgeving wonen. Er kan een ongeluk gebeuren, met een enorm groot effect.
2. Er is veel gepruts geweest bij het isoleren van de woningen. Vroeger was dit vooral bureaucratisch van aard, onlangs was het ook technisch.
3. De beveiliging van Schiphol gaat ten koste van de beveiliging in de directe omgeving van Schiphol.
4. In de discussie over verplaatsing van Schiphol kon Schiphol niet in zee worden aangelegd omdat dat nadelig zou zijn voor vogels. Daarmee worden vogels belangrijker dan mensen gemaakt.

## III Top negatieve praktijkervaringen

1. De economische macht van Schiphol is zo groot dat de rijksoverheid de oren laat hangen naar Schiphol en minder naar de burgers, de gemeente en de provincie.
2. Het 2-sporen-beleid werkt niet. Het is onmogelijk om zowel Schiphol uit te breiden als de milieubelasting te verlagen.
3. De compensaties voor de overlast in de vorm van een groenvoorziening, een speeltuintje, etc. werkt niet.

## IV Verbetervoorstellen

- De boetes kunnen in een gezamenlijke pot worden gedaan waaruit verbeteringen in het openbaar vervoer in gemeentelijke kernen zouden kunnen worden gefinancierd.
- Verder nadenken over een tweede luchthaven, zodat de overlast meer wordt gespreid. Een optie die al vaker naar voren is gekomen, is Flevoland.
- Beperken van de HUB-functie (de overstapfunctie) van Schiphol. Deze functie zorgt voor relatief veel overlast en levert relatief weinig op.
- Maak een goed onderscheid tussen maatregelen voor de korte termijn en voor de lange termijn.
- Bestrijd op korte termijn geluidsoverlast.
- Wees eerlijk naar de burgers toe. Ook als je niet goed nieuws hebt. Behandel hen als volwassenen.
- Om de overlast van het grondlawaai terug te dringen kan eenvoudigweg worden gekozen voor de oplossing van geluidsbarrières in de vorm van geluidswallen of groen.
- De gemeente moet een keuze maken wat wel en wat niet mag. Geen én-én.
- 's Nachts geen vluchten, ook niet over dunbevolkt gebied.
- De Polderbaan is mislukt dus nu moet worden overgegaan op het verspreiden van de overlast over alle 6 de banen van Schiphol.
- Lawaaiige vliegtuigen zouden extra moeten worden belast.
- Degene die weg wil, zou dit moeten kunnen.
- Zwanenburg afbreken.
- Geluidsarme vliegtuigen. Dan ook wel de geluidsruimte die hierdoor ontstaat toekennen aan degene die met geluidsarme vliegtuigen vliegt en niet op de grote hoop gooien.

**:** **Bijlage III**

Verslag consultatiebijeenkomst Haarlemmermeer  
11 april 2005

**Verslag groep I**

Begeleider : xxxx

## Deelnemers:

- |                     |  |
|---------------------|--|
| 1. xxxxxxxxxx       | bewoner/ondernemer Rozenburg                       |
| 2. xxxxxxxxxx       | bewoner/ondernemer Beinsdorp                       |
| 3. xxxx xxxxx       | bewoner Aalsmeerderbrug, alleen gebruiker Schiphol |
| 4. xxxxxxxxxx       | bewoner Hoofddorp                                  |
| 5. xxxx xxx         | bewoner/ondernemer Het Kabel, roodgebied 53 Ke     |
| 6. xxxxxxxxxxxxxxxx | inwoner Hoofddorp                                  |

## Toehoorders:

xxxxxx	secretaris CROS
xxxxxxx	journalist Witte Weekblad
xxxxxxx	accountmanager Gemeente Haarlemmermeer

## I. Positieve praktijkervaringen

- Schiphol lekker dichtbij als je wilt vliegen
- Isolatie van de huizen, meer dan 1 ton geïnvesteerd
- Werken in de buurt waar je woont
- Minder herrie dan vroeger in Zwanenburg
- Idem in Buitenveldert, want die baan wordt nu minder gebruikt
- Goede/verbeterde infrastructuur, wegen
- Recreatiemogelijkheden, spotterplaats en Schiphol Plaza zonder entreekosten
- Schiphol: een mooi bedrijf
- Subsidiemogelijkheden Schipholfonds

## II. Negatieve praktijkervaringen (geclusterd)

## Cluster 1: Geluidsoverlast

1. Meer geluidsoverlast in Hoofddorp.
2. Sinds aanleg Polderbaan veel meer overlast. Woon hier 11 jaar. De eerste 9 jaar nooit last gehad, nu wel. Het wisselt per dag en over de 24-uur, afhankelijk van o.a. wind. Maar meer wel dan geen last. Bovendien onvoorspelbaar, je weet nooit wanneer, hoe lang en hoeveel overlast je zult krijgen.
3. In Toolenburg-Oost wordt een enorme geluidsoverlast ervaren door opstijgende vliegtuigen. Onafhankelijk van de windrichting wordt deze overlast ervaren sinds de zomer van 2003( opening polderbaan). Het betreffen echter vliegtuigen die opstijgen van de Kaagbaan. Voorheen vlogen deze vliegtuigen niet in de buurt van Toolenburg-Oost en was er geen sprake van overlast

## Cluster 2: Uitkopen bewoners

1. Alleen het huis opkopen. Kreeg alleen een aanbod om het huis te verkopen, maar niet het bedrijf en de bedrijfsruimte (bedrijf bij huis). Bovendien moest ik binnen 1 jaar beslissen om me wel/niet uit te laten kopen. Daarna: kans verkeken.
2. Uitbreidingsmogelijkheden beperkt. In rode gebied ingedeeld, maar nu mag ik mijn bedrijf niet uitbreiden. Verkopen kan ook niet (onder Kaagbaan), dus in dubbele houdgreep van de gemeente annex Schiphol.
3. RO-status wassen neus. Als je weg wilt en kunt (financieel gezien), dan krijg je zogenaamd een voorkeursbehandeling. Geen reëel recht, een papieren optie die fungeert als schaamlap voor onrecht ons aangedaan.
4. Ambtelijke willekeur. Er blijken in de buurt toch enkele bedrijven opgekocht, n.l. de bedrijfsruimten/schuren waarin bedrijf gevestigd was. Als de gemeente mij dat had aangeboden (huis + schuur uitkopen), dan was ik erop ingegaan. Waarom de een wel, de ander niet ?

Cluster 3: Gezondheidsrisico ?

1. Carapatiëntjes. Meer Carapatiëntjes in de klas, maar onduidelijk in hoeverre dat te maken heeft met Schiphol.
2. Signalen, vragen, onduidelijkheden m.b.t. gezondheid. Onderzoek huisarts, verhalen van bewoners. Waarom geen onafhankelijk/betrouwbaar onderzoek ?

Cluster 4: Onbetrouwbare overheid

1. Onvolledige, onjuiste, gemanipuleerde en niet tijdige informatie. Bijvoorbeeld:
  - Aalsmeerderbaan zou misschien zelfs gesloten worden. Gebruik meer dan 100% toegenomen
  - Door aanleg Polderbaan zou het allemaal beter worden. Vorig jaar meer geklaagd dan ooit.
  - Ontelbare trucjes door Gemeenten, Provincie, Rijk, Schiphol. Denken ze dat we gek en goedgelovig zijn ?
2. Schiphol als economische motor van Nederland. Belang blijft achter bij de suggesties, n.l. 1 % van werkgelegenheid en ca. 2% van BNP. Niet onbelangrijk, maar toch ander beeld dan voorgespiegeld.
3. Dovemansoren. Schiphol en de Gemeente willen niet luisteren naar klachten, hebben te weinig oog voor belangen van bewoners.
4. List en bedrog. Argwaan wordt voortdurend gevoed. Zelfs met veel goede wil is het moeilijk te blijven geloven in goede bedoelingen, beloften etc. "We willen geen trucjes meer", wordt gezegd. Ja ja, maar waarom niet minder ?
5. Geen eerlijke informatie. Vanaf 1999, het moment dat ik hier ben komen wonen, alleen oneerlijke informatie. Als het complex, bezwaarlijk of nog onduidelijk is, zeg het dan eerlijk. Niets scheidt meer wantrouwen dan achterhouden van info of onjuiste voorstelling van zaken.
6. Belangen van burens. Schiphol krijgt altijd zijn zin. Niet altijd onterecht, wij zien belang ook wel. Maar belangen van de burens van S. worden vergeten !

Cluster 5: Bestemmingsplan

1. Relatie PKB en bestemmingsplan. Door de PKB-Schiphol is bedrijf/woning in rode gebied gekomen. Gemeente heeft 5 jaar gedaan over wijziging bestemmingsplannen en stelt dat er geen relatie is met de PKB. Schade geclaimd met buurtbewoners via ingehuurde jurist. Tweemaal adviesindicatie ontvangen, niet meer dan een fooi (eerst € 300,-, daarna € 3.000,-).
2. Schuld van de gemeente. Gemeente nalatig geweest in omgaan met wijziging bestemmingsplan. Niet volgens de regels, zie dikke boekwerken over PKB en bestemmingsplannen. Recht hebben en recht krijgen zijn in deze gemeente echter 2 verschillende dingen.
3. Schiphol mag veel, zo niet alles. Gemeente heeft (financieel) belang bij bouwplannen van Schiphol (leges, economische ontwikkeling, groei, bedrijfsvestigingen etc.).

Cluster 6: Infrastructuur

1. Ontsluiting spotterplaats. Trekpleister voor heel veel mensen, maar waarom geen betere voorzieningen. Met name onveilig parkeren, geen toiletvoorzieningen. Kans om Gemeente/Schiphol positief imago te geven bij liefhebbers.
2. Afsluiten van wegen. Ingrepen in de infrastructuur hebben grote consequenties voor bereikbaarheid woning/bedrijf.

#### Cluster 7: Diversen

1. Bouwplannen Hoofddorp West. Gemeente Haarlemmermeer wil graag bouwen, maar roept klachten en onvrede in de toekomst op. Kijk verder dan de neus lang is, leer van ervaringen met o.a. Polderbaan.
2. Ontwikkeling vliegveld. Nu ca. 440.000 vliegbewegingen. Tot 530.000 bestaat er bestuurlijke ruimte, maar technisch nog lastig in te vullen ("virtuele geluidsemmertjes" beperken gebruik op bepaald moment/plaats). Maar Schiphol wil binnen 15 jaar doorgroeien naar 630.000 of zelfs 800.000.
3. Dreiging 2<sup>e</sup> Kaagbaan.

#### III. Top negatieve praktijkervaringen

1. Meer geluidsoverlast via Kaagbaan in Hoofddorp
2. Alleen uitkopen van huis, niet van bedrijf.
3. Beperking van uitbreidingsmogelijkheden in rode gebied.
4. Onduidelijkheid over gezondheidsrisico's
5. Toekomstplannen, bouwplannen Hoofddorp West en uitbreiding Schiphol

#### IV. Verbetervoorstellen

- Periode waarin je kan beslissen over uitkoopregeling > 1 jaar
- In uitkoopregeling uitgaan van taxatie ex ante (woning + bedrijf), gebudgetteerde kosten van na - isolatie en verhuiskostenvergoeding.
- Wateropvang en drijvende kassen bij Kaagbaan. Daardoor economische bedrijvigheid op plek die nergens anders voor geschikt is zonder kans op gevaar van vogels.
- Meer/beter spreiden van vliegroutes
- Aanleg geluidsschermen
- Stillere motoren. Maatschappijen bevoordelen met stillere motoren c.q. harde eisen stellen aan vervuilers. Heeft al goed gewerkt, kan nog beter.
- Minder vliegvakanties. Ga uit in eigen land, beter voor de economie dan S.
- Aan- en uitvliegroutes verder van Hoofddorp vandaan.
- Niet afbuigen boven Hoofddorp (extra lawaai)
- Vliegtuigen indelen in herrieklassen en daar beleid op richten (positieve en negatieve sancties, zorgen voor handhaving).
- Sector zelf laten beslissen hoe zij omgaan met geluidseisen (geluidsbudget met kosten per gebruiksoort/tijdstip. Nu al gebruikt, maar kan beter).
- Onderzoek naar gezondheidsrisico's, medische consequenties
- Schiphol verplaatsen naar elders, bijvoorbeeld in zee.
- Beperken van de overstapfunctie. Nu 50% van reizigers/verkeer door Hub.
- Als het dan toch moet (Hub), dan aantoonbaar economisch nut optimaliseren door verblijfstijd in/rond hub te verlengen (voorbeeld verblijfsrecreatie Amsterdam).
- Met TGV naar grote hubs in Europa.
- Schiphol kan toch concurrentie met internationale Europese hubs niet aan. Focus nu op regiofunctie met goede infrastructurele verbindingen en versterken van regionale economische bedrijvigheid die zich rond S. ontwikkelt.
- Veel betere informatievoorziening (betrouwbaar, tijdig, eerlijk etc.) over ontwikkelingen, achtergronden, vragen, twijfels, onzekerheden etc.
- Kerosine heffing invoeren.
- Echt ruimhartig, flexibel en creatief omgaan met belangen/schades van burgers. Niet alleen in financiële termen, maar ook in de vorm van kansen, kavelkeuze.
- Niet naar de letter van de wet handelen voor uitsluitend burgers. Voor Schiphol wordt heel rekkelijk omgegaan met regels en voorschriften, zij mogen uiteindelijk alles of krijgen het toch voor elkaar. Dan niet de burgers overleveren aan de preciezen.
- Ruimhartig zijn m.b.t. kavel/locatiekeuze en beslisperiode.



- Commissie instellen waarin alle belanghebbende partijen zijn vertegenwoordigd t.b.v. verhuizing 45 Ke (is er geweest).
- Proactieve en actieve opstelling door de Gemeente. Burgers actief benaderen met informatie en voorstellen, niet beperken tot mededeling in regionale bladen. Actief meedenken met hun belangen op langere termijn, ook en vooral als zij niet gereageerd hebben.
- Leren van het verleden bij ontwikkelen van bouwplannen. S. groeit harder en sneller dan de gemeente bestemmingsplannen kan aanpassen.
- Echt geluid meten in plaats van werken met rekenmodellen.

**Verslag groep 2** Begeleider : xxxxxxxxxxxx

Deelnemers:

1. xxxxxxxxx bewoner wijk Overbos
2. xxxxxxxxx bewoner Zwanenburg lid De Baanbrekers
3. xxxxxxxxx bewoner Hoofddorp centrum
4. xxxxxxxxx bewoner Overbos
5. xxxxxxxxx bewoner Overbos
6. xxxxxxxxx bewoner Zwanenburg West
7. xxxxxxxxx bewoner Halfweg en gevraagd door de commissie van de dorpsraad Zwanenburg om aanwezig te zijn

Toehoorders

xxxxxxxxxxxxxx

I. Positieve praktijk ervaringen

- Als Schiphol weggaat gaat Noord Holland failliet
- Goede infrastructuur om Haarlemmermeer
- Plekken aangelegd voor spotters langs de Polderbaan
- Ook een leuk fietspad aangelegd met ruigten erin
- Dat de gemeenten dit soort avonden organiseert
- Verbeterde inzet van de gemeente voor geluidsisolatie

II. Negatieve praktijkervaringen

Cluster 1: Economie

1. Vraagtekens bij de economische betekenis Schiphol (veel transitie en goedkope vluchten)
2. Wat koopt de regio voor Schiphol

Cluster 2: Gezondheid

1. Veel roetneerslag → kankerverwekkende stoffen
2. Kerosine overlast bij laaghangende bewolking (en toegenomen)

Cluster 3: Overlast

1. Zwanenburg West wordt zowel door Polderbaan als Zwanenburg baan geteisterd
2. Zwanenburg West lawaai extreem toegenomen
3. Je kunt niet meer buiten leven in de zomer
4. Zomers kun je niet meer buiten

Cluster 4: Grondlawaai

1. Last van het grondlawaai vooral in de vroege ochtend
2. Grondlawaai is een heel intense energierijke vorm van lawaai zowel voelen als horen
3. Laag frequent geluid wordt in de modellen weg gewerkt
4. Ontwikkeling van Vrijschot onbegrijpelijk
5. Grondlawaai lijkt gekoppeld aan de Polderbaan
6. Geen rekening gehouden met grondlawaai bij de ontwikkeling van Schiphol
7. Geluidsnormen houden geen rekening met laagfrequent geluid

Cluster 5: Schiphol bedrijfsvoering

1. In- en uitvliegroutes worden niet secuur gebruikt (te veel bandbreedte)
2. onbekendheid over welke banen open en dicht zijn (waarom en voor hoe lang)

Cluster 6: Ruimtelijke ordening

1. Schiphol is een geografisch obstakel door zijn ligging; de afstand Hoofddorp - Amsterdam steeds groter
2. Polderbaan doorsnijdt fietsverbindingen (jeugd moet enorm om rijden)

Cluster 7: Politiek

1. Gemeente te veel aan de leiband van het Rijk i.v.m. Schiphol
2. De overheid houdt zich niet aan haar afspraken
3. Een extra baan in de toekomst is onaanvaardbaar gezien de extra vliegbewegingen
4. Schiphol zit in het CROS terwijl die commissie standpunten inneemt t.a.v. Schiphol
5. Voortdurend oprekken van normen
6. Meetpunten worden niet op de meest lawaaiige punten neer gezet
7. Geen erkenning van de overlast
8. CROS te onzichtbaar
9. Verhaal over uitvliegroutes door Schiphol deugt niet
10. Murw geslagen omdat klachten niet serieus genomen worden
11. Schiphol lijkt wel een tsunami/natuurgeweld; je houdt het niet tegen
12. Verdere uitbreiding van Hoofddorp (woningbouwontwikkeling) is een rare zet van de gemeente
13. Er wordt wellicht niet meer geklaagd

Cluster 8: veiligheid

1. Risico's externe veiligheid onaanvaardbaar hoog
2. Veiligheidsrisico's toegenomen door extra vliegverkeer
3. Onbekendheid (vraagtekens bij) of het bij rampen wel goed geregeld is (zijn er draaiboeken/ wordt er wel geoefend en wat zijn de resultaten???)
4. Is er voor bewoners wel een grens getrokken voor de mate van onveiligheid
5. Werken die rampenplannen wel

III. Top negatieve praktijkervaringen (2 en 3 gelijk geëindigd)

1. Grondlawaai is een heel intens (energierijk) → gaat overal doorheen
- 2a Veel roetneerslag → kankerverwekkende stoffen
- 2b Zwanenburg West extreem door lawaai geteisterd (ook een stip gekregen)
3. Kerosinestank tot in de slaapkamers bij laaghangende bewolking

Apart besproken / geselecteerd:

1. Geen erkenning van bezwaren bewoners door overheden en Schiphol
2. Gemeente te veel aan de leiband van het Rijk

IV. Verbetervoorstellen

- Het ontwikkelen van kantoormuren (gebouwen) op de juiste afstand van de startbanen om het laagfrequent geluid te beperken
- Leg gekantelde kavels (dijkjes) rondom de Polderbaan richting de bebouwde kom
- Medische aandacht voor de gevolgen van laag frequent geluid bekendheid daarmee bij de milieudienst Rijnmond Rotterdam
- Hou je aan de in- en uitvliegroutes (minimaal overlast bewoners staat voorop)
- CROS laat je zien; wees transparant en richt je meer naar buiten
- Beslissers over Schiphol minimaal 2 maanden per jaar een woningruil aangaan met door het lawaai getroffen bewoners (plus - plussituatie)
- Iedere passagier betaalt 1 euro en die opbrengst komt ten goede aan de gedupeerden van Schiphol
- Verplaats Schiphol naar zee
- Transitoverkeer naar andere luchthavens (in het oosten)
- Onafhankelijke meetorganisatie

- Gemeente ga verhuisbewegingen na om de ernst te onderzoeken
- Een gratis cursus liplezen aanbieden
- Het geven van boetes (wie, wanneer, waarvoor) openbaar maken en de boetes gebruiken voor gedupeerden
- Leren van andere luchthavens
- Grondlawaai meenemen in de normering
- Controle op de naleving van normering en het opleggen van sancties door een onafhankelijke organisatie
- Compensatie bieden voor de overlast
- Opkoopregeling marktconform
- Planschade
- Meer isolatie
- Geluidmeters uitdelen aan de bevolking
- Vliegtuigen uitrusten met naverbranders
- Minder taxiënde vliegtuigen
- Creatief nadenken over het gebruik van het luchtruim inclusief de locatie en het gebruik van vliegvelden
- Meer openheid!

Speciale aandacht voor het gevoel van de deelnemers dat de burgers niet gehoord worden. Het lijkt of er niets is gedaan met al de bezwaren uit het verleden. Er is bij de deelnemers een behoorlijk portie wantrouwen jegens de politiek en Schiphol.

**Verslag groep 3**

Begeleider: xxxxxxxxx

## Deelnemers:

- |              |  |
|--------------|--|
| 1. xxxxxxxxx | Bewoner, lid Dorpsraad Zwanenburg Halfweg  |
| 2. xxxxxxxxx | Bewoner, voorzitter Dorpsraad Rijsenhout, betrokken geweest bij het beleid rond Schiphol |
| 3. xxxxxxxxx | Bewoner, lid wijkraad Linqunda   |
| 4. xxxxxxxxx | bewoner van Zwaanshoek   |
| 5. xxxxxxxxx | Bewoner, lid van de stichting ORA-belangen   |
| 6. xxxxxxxxx | Bewoner, lid Stichting Platform Leefmilieu regio Schiphol, raadslid Groen Links          |
| 7. xxxxxxxxx | Bewoner, secretaris Dorpsraad Badhoevedorp   |
| 8. xxxxxxxxx | Bewoner, voorzitter Dorpsraad Zwanenburg Halfweg   |

## Toehoorders:

- |         |   |
|---------|---|
| xxxxxxx | Adviseur luchthavenzaken gemeente Haarlemmermeer        |
| xxxxxxx | Milieugezondheidskundige GGD Amstelland - de Meerlanden |
| xxxxxxx | Raadslid CDA  |

## I. Positieve praktijkervaringen

- Schiphol is goed voor de werkgelegenheid (3x genoemd)
- De recente aanpassing van de vliegroutes die positief heeft uitpakkt voor een deel van Zwanenburg
- Schiphol zorgt ervoor dat de 'open ruimte', in ieder geval het zicht op de horizon, in de Haarlemmermeerpolder min of meer behouden blijft
- Er zijn veel meer vliegbewegingen dan vroeger terwijl er minder geluidshinder is.
- Gemak van een luchthaven dichtbij voor eigen gebruik.
- Je kunt altijd boodschappen doen
- De Polderbaan heeft ertoe geleid dat de geluidsoverlast in delen van Zwanenburg minder is geworden
- Door de groei van Schiphol is de infrastructuur in de gemeente Haarlemmermeer behoorlijk verbeterd.

## II. Negatieve praktijkervaringen

## Cluster 1: Overheid

1. In de eerste kamer is ooit de motie Baarda aangenomen. De uitleg die meestal aan deze motie wordt gegeven klopt niet. Er is wel degelijk sprake van dezelfde bescherming als in de PKB was vastgelegd.
2. In de Haarlemmermeer kan op veel plaatsen uitstekend gewoond worden, ook met het huidige baangebruik, maar door de overheidsregels (Luchthaven Indelingsbesluit en Nota Ruimte) is het niet mogelijk daar te bouwen. Dit is met name een probleem voor de kleine kernen
3. Schiphol wordt niet behandeld als normaal industrieel bedrijf dat zich moet houden aan de regelgeving inzake industrielawaai. Dit zou een aanpak zijn die het probleem van het grondlawaai kan reduceren.
4. Doordat de kleine woonkernen niet kunnen groeien daalt het voorzieningenniveau (bijvoorbeeld winkels, sportvoorzieningen en OV) en wordt wonen in deze kleine kernen minder aantrekkelijk
5. De tolerantiegebieden zijn veel te groot waardoor in toenemende mate over de bestaande woonbebouwing wordt gevlogen.
6. Beloftes worden niet nagekomen. Dit bevestigt het beeld van de onbetrouwbare overheid. Het 'foutje' is hiervan maar een van de voorbeelden.
7. De gezondheidseffecten worden wel onderzocht maar er gebeurt niets met die onderzoeken. Er wordt hierover weinig gecommuniceerd.

8. De uitvliegprocedures worden niet gehandhaafd. Dit leidt ertoe dat inwoners de contouren 'niet meer geloven'.
9. Het is onduidelijk waarom de contour op 20 KE ligt. Het vermoeden bestaat dat deze grens is bepaald omdat er een dubbele agenda is waar bijvoorbeeld het idee om nieuwe banen aan te leggen onderdeel van uit maakt.
10. De veiligheidszones hebben een negatieve invloed op de plaatsen rond Schiphol.
11. De gemeente Haarlemmermeer staat buitenspel. Het beleid rond Schiphol wordt in de praktijk bepaald door het rijk.
12. Omwonenden zijn jarenlang 'misleid' over de effecten van de Polderbaan.
13. Er is aan de bewoners slechte voorlichting gegeven over de verdeling van de geluidshinder.
14. Inwoners voelen zich niet vertegenwoordigd door CROS. Het lijkt soms een soort schaamlap. Vooral de communicatie en de organisatie deugen niet. De ervaringen met het klachtenmeldpunt zijn wat beter.

#### Cluster 2: Baan- en routegebruik

1. Schiphol maakt 'slim' gebruik van de normen. Dat wil zeggen dat ze zich formeel aan de regels houden, maar die wel in de door henzelf gewenste richting zo inventief mogelijk 'oprekken'.
2. Alle vliegroutes zijn tijdelijk. Dit brengt grote onzekerheid met zich mee.
3. De vliegtuigen wijken nog verder uit dan de tolerantiegebieden toestaan.

#### Cluster 3: Milieueffecten

1. De aanwezigheid van Schiphol leidt tot enorme verkeersstromen op de grond die ook hun negatieve milieueffecten hebben.
2. Stank!
3. Toename van grondlawaai.
4. Luchtverontreiniging, bijvoorbeeld roet en fijn stof.
5. De kerosine emissies zijn hoog. Schiphol is te beschouwen als een benzinepomp in een woonomgeving..
6. De herrie is alleen maar groter geworden in Badhoevedorp.

#### Cluster 4: Overig

1. Tanken op Schiphol is te goedkoop. Dit leidt tot helemaal volgetankte vliegtuigen. En dat heeft negatieve effecten voor het geluid en de emissies.
2. Schiphol heeft een zeker 'autisme' in de omgang met de omwonenden van het vliegveld.

#### III. Top negatieve praktijkervaringen

1. Tanken op Schiphol is te goedkoop. Dit leidt tot helemaal volgetankte vliegtuigen. En dat heeft negatieve effecten voor het geluid en de emissies.
2. In de eerste kamer is ooit de motie Baarda aangenomen. De uitleg die meestal aan deze motie wordt gegeven klopt niet. Er is wel degelijk sprake van dezelfde bescherming als in de PKB was vastgelegd.
3. In de Haarlemmermeer kan op veel plaatsen uitstekend gewoond worden, ook met het huidige baangebruik, maar door de overheidsregels (Luchthaven Indelingsbesluit en Nota Ruimte) is het niet mogelijk daar te bouwen. Dit is met name een probleem voor de kleine kernen
4. Doordat de kleine woonkernen niet kunnen groeien daalt het voorzieningenniveau (bijvoorbeeld winkels, sportvoorzieningen en OV) en wordt wonen in deze kleine kernen minder aantrekkelijk

## IV. Verbetervoorstellen

- Er moet echte erkenning van de positie van de gedupeerden komen en een goede compensatieregeling
- Er moet BTW op vliegtickets worden geheven.
- De verantwoordelijkheid voor Schiphol moet helder zijn. Het eigendom van de luchthaven en de overheid die regels maakt en handhaaft kunnen niet in een hand blijven. Dit hoeft niet in de vorm van privatisering, maar kan ook op een andere manier.
- De rijksoverheid moet Schiphol alleen een maximale hoeveelheid geluid die geproduceerd mag worden opleggen. De 'verdeling' hiervan moet in de regio plaatsvinden. Tussen gelijkwaardige partijen en op een transparante manier.
- Niet meer afremmen op de motoren bij het landen. Gebruik alternatieven. Sleep de toestellen desnoods naar de startpunten.
- Er moet Europese afstemming komen op allerlei onderwerpen. Bijvoorbeeld de BTW op kerosine, de nachtvluchten en de tarieven van de vliegtickets.
- Het is belangrijk om de invloed van Schiphol op de economische ontwikkeling van Nederland eens goed te onderzoeken. Als die tegenvalt moet de luchthaven consolideren en dus 'op slot'. Als die groot blijkt te zijn kan er toch gekozen worden voor een nieuwe luchthaven in zee of voor compenseren van de gedupeerden. Dit laatste kan op drie manieren: lumpsum, een echt goed aangepakt isolatieprogramma of het vergoeden van alle kosten van verhuizen, dus inclusief de waardevermindering van de woning door de nabijheid van Schiphol. Dit hele traject moet transparant zijn en er moet voortdurend een openbare discussie over worden gevoerd.
- Alle kosten die Schiphol met zich mee brengt moeten zichtbaar worden gemaakt. Op basis van dit totaalplaatje moet de discussie worden gevoerd.
- Het bepalen van de plaatsen waar gebouwd kan worden gebeurt nu op rijksniveau in Den Haag. Dit moet net als op andere plaatsen gewoon in de gemeente zelf gebeuren.
- Er moet duidelijkheid van Schiphol komen over de toekomstplannen van de luchthaven waarbij alle kaarten op tafel worden gelegd.

**Verslag groep 4**

xxxxxxxxxx

## Deelnemers:

- |                 |                                   |
|-----------------|-----------------------------------|
| 1. xxxxxxxxxxxx | Bewoner Badhoevedorp              |
| 2. xxxxxxxxxxxx | Bewoner Graanvoorsch / Hoofddorp  |
| 3. xxxxxxxxxxxx | Bewoner Graanvoorsch / Hoofddorp  |
| 4. xxxxxxxxxxxx | Bewoner Toonenburg / Hoofddorp    |
| 5. xxxxxxxxxxxx | Bewoner met uitkijk op Polderbaan |
| 6. xx           | Bewoner onder Zwanenburglaan      |
| 7. xxxxx        | BewonerBeinsdorp                  |

## Toehoorders:

- |                    |   |
|--------------------|---|
| xxxxxxxxxxxxxx     | fractieassistent PvdA                   |
| xxxxxxxxxxxxxxxxxx | lid werkgroep[ evaluatie Schipholbeleid |
| xxxxxxxxxxxxxxxxxx | CROS                                    |
| xxxxxxxxxxxxxxxxxx | Amsterdam Airport Schiphol              |
| xxxxxxxxxxxxxxxxxx | raadslid VVD                            |

## I. Positieve praktijkervaringen

- De infrastructuur ( wegen e.d.) in de Haarlemmermeer
- De werkgelegenheid die Schiphol verschaft voor derden
- Door Schiphol wordt Nederland ontsloten voor en naar het buitenland
- Je bent dichtbij de luchthaven
- Schiphol probeert op diverse manieren mensen ( omwonenden e.d.) te betrekken bij de ontwikkeling van Schiphol ( CROS, websites e.d)
- De goede treinverbindingen (onder andere de HSL-zuid) die in de nabijheid zijn gerealiseerd door de ligging van Schiphol in de Haarlemmermeer
- De aanleg van de Polderbaan is heel goed. Hierdoor is er aanzienlijk minder overlast in Zwanenburg.
- Schiphol doet al veel voor de omwonenden. Het sponsoort diverse activiteiten voor de jeugd en de aanleg van speeltuinen en groene zones.
- Een sessie zoals vanavond (aan einde sessie toegevoegd !!)

## II. Negatieve praktijkervaringen

## Cluster 1: Geluid

1. Het grondlawaai. Vooral sinds de in gebruikneming van de Polderbaan en bij oostenwind. Ik vrees in de zomer het mooie weer. Het lawaai is dan niet alleen zeer hinderlijk (gesprekken stoppen) en bijna oorverdovend maar het kent ook zo'n lage frequentie dat het trillingen (resonantie) veroorzaakt waardoor in muren en plafonds scheuren ontstaan.
2. De nachttijden worden bijna constant overschreden. Het taxiën van de vliegtuigen (een indringende fluittoon) begint ruimschoots voor de toegestane opstijgtijden. Eigenlijk is het maar drie uur stil in de nacht.
3. Bij het opstijgen nemen de vliegtuigen vaak een korte bocht waardoor zij recht boven de woonwijk Graanvoorsch met veel kabaal opstijgen.

## Cluster 2: Milieu

1. Milieuvervuiling door een zwarte fijne stof die overal op blijft plakken (zwarte aanslag op mijn witte tuinmeubelen, uit mijn neus).
2. Bij oostenwind is de kerosinestank dermate groot dat alle ramen dicht moeten blijven.



#### Cluster 3: Omgeving

1. De omgeving ( het landschap) in de Haarlemmermeer verrommelt door de oprukkende gebouwen en infrastructuur. Het lijkt wel of er geen plan achter zit. Het is niet mooi, niet netjes. Vroeger was het ruim, overzichtelijk en mooi.
2. De ont-/ aansluiting van het onderliggend wegennet (OWN) op de ontwikkeling van het hoofdwegennet (HWN) loopt achter.
3. Er zijn geen goede spotterplaatsen langs de Polderbaan. Nu parkeren de spotters in grote getallen op / langs de weg en ontstaan er gevaarlijke situaties.
4. In verhouding ( activiteiten versus ruimte) is het ruimtebeslag van Schiphol veel te groot.
5. Alle extra infrastructuur in en om de Haarlemmer ten spijt is de fileproblematiek nog steeds hetzelfde.

#### Cluster 4: (Wan)bestuur

1. In de "rooie zone" moeten de bewoners weg, maar niemand koopt hen uit. Dus kunnen ze niet weg. Als zij niet weg kunnen, willen zij wel in staat zijn om hun situatie op een andere manier verbeteren of aan te passen aan hun behoeften (opgroeïende kinderen, vergroting bedrijf) door bijvoorbeeld iets aan hun huis (uitaanbouw) te verbeteren. Dit mogen zij echter niet. Wel zien zij om zich heen allemaal andere gebouwen verrijzen. En wanneer zij hierover klagen bij de Gemeente worden zij doorgestuurd naar het Rijk, die stuurt hen weer door naar Schiphol, die hen vervolgens weer doorstuurt naar de gemeente (Van het kastje naar de muur)
2. Waar moeten bewoners naartoe wanneer zij menen schade te ondervinden aan Schiphol?
3. Bij de overheden heerst een gebrek aan openheid van zaken. Waarom heerst er onduidelijkheid ten aanzien van een wellicht toekomstige 6<sup>de</sup> of 7<sup>de</sup> baan? Wordt er helemaal niet over gedacht? En zo nee waarom niet en zo ja wat is de status van dit denken.
4. De overheid heeft zich ook niet van zijn beste zijde laten zien door dat "gesteggel" bij de uitvoering van het isolatieproject (op zich goed project, maar de uitvoering ...)
5. Het niet houden van beloften. Er is gezegd dat door de komst van de Polderbaan de Zwanenburgbaan zal worden gesloten.

#### Cluster 5 : Veiligheid

1. Door het alsmaar toenemende vliegverkeer wordt het risico dat er een ongeluk gaat gebeuren steeds groter.

### III. Top negatieve ervaringen

1. Het grondlawaai. Vooral sinds de in gebruikneming van de Polderbaan en bij oostenwind. Ik vrees in de zomer het mooie weer. Het lawaai is dan niet alleen zeer hinderlijk (gesprekken stoppen) en bijna oorverdovend maar het kent ook zo'n lage frequentie dat het trillingen (resonantie) veroorzaakt waardoor in muren en plafonds scheuren ontstaan.
2. In de "rooie zone" moeten de bewoners weg, maar niemand koopt hen uit. Dus kunnen ze niet weg. Als zij niet weg kunnen, willen zij wel in staat zijn om hun situatie op een andere manier verbeteren of aan te passen aan hun behoeften (opgroeïende kinderen, vergroting bedrijf) door bijvoorbeeld iets aan hun huis (uitaanbouw) te verbeteren. Dit mogen zij echter niet. Wel zien zij om zich heen allemaal andere gebouwen verrijzen. En wanneer zij hierover klagen bij de Gemeente worden zij doorgestuurd naar het Rijk, die stuurt hen weer door naar Schiphol, die hen vervolgens weer doorstuurt naar de gemeente (Van het kastje naar de muur)

3. De nachttijden worden bijna constant overschreden. Het taxiën van de vliegtuigen (een indringende fluittoon) begint ruimschoots voor de toegestane opstijgtijden. Eigenlijk is het maar drie uur stil in de nacht
- 4a. Milieuvervuiling door een zwarte fijne stof die overal op blijft plakken (zwarte aanslag op mijn witte tuinmeubelen, uit mijn neus).
- 4b. Bij oostenwind is de kerosinestank dermate groot dat alle ramen dicht moeten blijven.
- 4c. Waar moeten bewoners naartoe wanneer zij menen schade te ondervinden aan Schiphol?
- 4d. Bij de overheden heerst een gebrek aan openheid van zaken. Waarom heerst er onduidelijkheid ten aanzien van een wellicht toekomstige 6<sup>de</sup> of 7<sup>de</sup> baan? Wordt er helemaal niet over gedacht? En zo nee waarom niet en zo ja wat is de status van dit denken.

#### IV. Verbetervoorstellen

- Onderzoek mogelijkheden om middels geluidswallen het grondlawaai dragelijker te krijgen
- Verbied vliegtuigen te remmen met behulp van hun motoren. Laat hen op ander wijze remmen. Bijvoorbeeld met remblokken. Economisch voor de vliegmaatschappijen wellicht niet voordelig, voor de omwonenden een duidelijke winst (minder lawaai)
- Schrijf middels wetgeving het gebruik van stillere motoren voor.
- Doe wat is afgesproken. Stop met oprekken van normen.
- Geef meer openheid over bijvoorbeeld het hanteren van de normen. Wanneer je een keertje minder lawaai maakt (onder de norm) , schijn je op een ander tijdstip extra lawaai te mogen maken (boven de norm). Leg dat aan iedereen uit wanneer je de norm stelt en vertel dat niet achteraf.
- Maak duidelijk hoe geluid wordt berekend of gemeten.
- Zet een aantal goede spotterplaatsen neer.
- Gemeente moet zich hard maken voor de belangen van de bewoners in de "rooie zone". (Voorkomen van kastje naar muur zenden).
- Gemeente moet zich ook hard maken voor de belangen van de bewoners met scheuren in muren en plafonds.
- Er moet een voor wat, hoort wat beleid richting Schiphol komen.
- Bij vervolgprojecten van Schiphol moeten referenda worden gehouden.
- Het Rijk moet Schiphol dwingen tot een efficiënter ruimtegebruik
- Het Rijk moet Schiphol dwingen zorg te dragen voor een optimale veiligheid
- Er moet een goede studie komen over de mogelijkheden voor een vliegveld in zee.

**Verslag groep 5**

Begeleider: xxxxxxxxxx

## Deelnemers:

- |               |                                    |
|---------------|------------------------------------|
| 1. xxxxxxxxxx | bewoner Hoofddorp                  |
| 2. xxxxxxxxxx | bewoner Aalsmeerderbrug            |
| 3. xxxxxxxxxx | bewoner Vijfhuizen                 |
| 4. xxxxxxxxxx | bewoner Vijfhuizen                 |
| 5. xxxxxxxxxx | bewoner Hoofddorp                  |
| 6. xxxxxxxxxx | bewoner               Badhoevedorp |

## Toehoorders

xxxxxxx	Ministerie van V&W
xxxxxxx	Gemeente Haarlemmermeer
xxxxxxx	Gemeenteraad Haarlemmermeer CDA

## I. Positieve ervaringen

- De publicaties van wethouder Bezuijen over zijn zorgen leiden ertoe dat mensen wakker worden geschut.
- Schiphol is goed voor de werkgelegenheid.
- Doordat er geen woningbouw wordt toegestaan blijft het groen in het gebied rond Schiphol behouden.
- Er is een mooi stukje groen direct rond Schiphol, het groene carré.
- Er is relatief weinig geluidsoverlast.
- Het Schipholfonds waaruit positieve ontwikkelingen in de regio worden gefinancierd.
- Schiphol geeft de regio een economische drive.
- Door de aanwezigheid van Schiphol zijn er goede openbaar vervoerlocaties en -verbindingen, waaronder straks de HSL.
- Doordat er weinig woningbouw in de regio is toegestaan, is er een relatief stabiele huizenprijs.
- De gemeente Haarlemmermeer heeft zich door de ontwikkeling van Schiphol verder kunnen uitbreiden.

## II. Negatieve ervaringen

## Cluster 1. Geluidsoverlast

1. Geluidsoverlast door de Polderbaan en de Zwanenburgbaan
2. De luchtverontreiniging en de stank van kerosine. De stank doet zich vooral voor bij windstilte en mist en wordt op mooie, zonnige dagen als extra vervelend ervaren.
3. In de nacht wordt er ook gevlogen en dan vliegen met name vrachtvliegtuigen. Dit zijn vaak zwaardere vliegtuigen die ook relatief veel lawaai maken.
4. Het grondlawaai van taxiënde vliegtuigen betekent wel overlast maar wordt niet gemeten en meegenomen in het beleid.
5. Als vliegtuigen afremmen op de motor, door de motor bij het landen om te draaien, wordt veel extra lawaai geproduceerd. De vliegtuigen van de KLM doen dit vaak.
6. De geluidsoverlast en de stank zijn de afgelopen periode verergerd.
7. Schiphol trekt als luchthaven veel wegverkeer aan. Dit wegverkeer brengt ook weer de nodige luchtverontreiniging met zich mee.

## Cluster 2. Onbetrouwbaarheid van informatie

1. Door verschillende partijen waaronder Schiphol worden te gemakkelijk niet - nakombare toezeggingen gedaan, d.w.z. toezeggingen waarvan men bij voorbaat

al weet dat men ze niet na kan komen. Op het niet nakomen van toezeggingen staat geen sanctie en dat werkt dit verschijnsel in de hand.

2. Burgers worden te laat geraadpleegd, eigenlijk pas als de plannen al vaststaan of als het te laat is. Dit hangt samen met de slechte informatie die wordt verstrekt over de te verwachten geluidsoverlast en milieuverontreiniging.
3. Er is onbetrouwbare en onjuiste voorlichting. Zo zijn er bijvoorbeeld geen vijf banen maar zes.
4. Schiphol is onbetrouwbaar in het nakomen van toezeggingen over het baangebruik.
5. De klachtverwerking zou een stuk beter kunnen. Men kan klachten indienen bij CROS, maar vervolgens wordt er weinig gedaan met de klachten.
6. Er wordt door de luchthaven niet dagelijkse informatie verstrekt over waar, op welke banen, gestart en geland zal worden. Als men dit van te voren weet, dan kan men hier rekening mee houden.

#### Cluster 3. Veiligheid

1. Er is een gevaar van botsingen in de lucht
2. De veiligheid op Schiphol zelf laat te wensen over. Voorbeeld: de roof die onlangs heeft plaatsgevonden.
3. De banen liggen te dicht bij elkaar en dat kan tot onveilige situaties leiden.

#### Cluster 4. Weinig oplossingsgericht

1. Schiphol draagt zelf weinig bij aan oplossingen, zelfs als Schiphol hier een rol in zou kunnen vervullen
2. De filevorming die onder meer plaatsvindt op de A4 en de N201 wordt te laat aangepakt.
3. Schiphol is een moeilijke onderhandelingspartner. Schiphol doet alleen toezeggingen als ze sterk onder druk wordt gezet, zoals bij Rozenburg.
4. Er staat geen sanctie op het afwijken van de vliegbaan en op het afremmen op de motoren. Daardoor treedt er ook geen gedragsverandering op.
5. De verkeersleiding wijkt af van de procedures waardoor geluidsoverlast ontstaat.

#### Cluster 5. Divers

1. Er is een waardevermindering opgetreden van het onroerend goed, van de woningen.
2. De overheid (provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer) heeft een belang bij Schiphol en oefent als gevolg daarvan te weinig druk uit om iets voor elkaar te krijgen.
3. Er vindt maar beperkt woningbouw plaats.

#### III Top negatieve ervaringen

1. Geluidsoverlast door de Polderbaan en de Zwanenburgbaan
2. De luchtverontreiniging en de stank van kerosine. De stank doet zich vooral voor bij windstille en mist en wordt op mooie, zonnige dagen als extra vervelend ervaren.
3. Door verschillende partijen waaronder Schiphol worden te gemakkelijk niet - nakombare toezeggingen gedaan, d.w.z. toezeggingen waarvan men bij voorbaat al weet dat men ze niet na kan komen. Op het niet nakomen van toezeggingen staat geen sanctie en dat werkt dit verschijnsel in de hand
4. Er is een waardevermindering opgetreden van het onroerend goed, van de woningen.

#### IV Verbetervoorstellen

- Een belangrijke voorwaarde voor het vinden van oplossingen voor de problemen is dat de overheid grootaandeelhouder blijft van Schiphol. Dit betekent geen beursgang voor Schiphol.

- Mensen die weg willen, moeten weg kunnen gaan.
- Stillere vliegtuigen ontwerpen, met bijvoorbeeld een geluiddemper.
- Ontwerpen van milieuvriendelijke vliegtuigen die minder stank en luchtverontreiniging veroorzaken.
- Vliegen met stillere vliegtuigen in de nacht.
- Ontwikkelen van een tweede vlieghaven die een deel van de groei kan opvangen, bijvoorbeeld in Flevoland.
- Aanleggen van een geluidswal op Schiphol als buffer tegen het grondlawaai.
- Uitbreiding van de meetpunten en ook dicht bij de burger meten. Dan wordt het beste beeld verkregen van de geluidsoverlast.
- Toeslag heffen op lawaaiërende vliegtuigen.
- Er moeten Europese regels komen voor vliegtuigen wat betreft geluid en veiligheid (onderhoud).
- Oplossingen moeten 'op maat' van de burger worden gezocht.
- Er moeten sancties komen op geluidsovertredingen. Pas dan zal er een gedragsverandering optreden.
- Mensen kunnen als het ware worden "uitgekocht", dat wil zeggen dat de luchthaven of de overheid hun woning opkoopt zodat de mensen, als ze dat willen, ook daadwerkelijk kunnen vertrekken.
- Een grens stellen aan de groei van Schiphol.
- Waarom geen woningbouw in bijvoorbeeld Hoofddorp West met een aantekening van de eventuele bewoners van geen bezwaar voor lawaai cq stank. Er zijn behoorlijk wat mensen die toch in Hoofddorp cq bij Schiphol willen wonen.
- Wanneer mensen echt weg willen vanwege overlast, dan moet Schiphol ook echt een reële prijs betalen voor hun woning.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
XXXXXXXXXXXX  
Projectleider evaluatie Schipholbeleid

Assendelft, 21 juni 2005

Betreft: verbetervoorstellen Assendelft

XXXXXXXXXXXX

Langs deze weg willen wij gebruik maken van de mogelijkheid om verbetervoorstellen in te dienen i.v.m. de evaluatie van het Schipholbeleid.

Sinds de opening van de Polderbaan ondergaan wij in Assendelft dagelijks (dag en nacht) de enorme stroom vliegtuigen die van en naar Schiphol gaan. Toen in november 2003 ook de Zwanenburgbaan weer in gebruik werd genomen werd het voor ons helemaal duidelijk wat het nieuwe vijfbanenstelsel voor Assendelft ging betekenen.

Assendelft heeft een **dubbele belasting** gekregen, want de vliegtuigen naar de Zwanenburgbaan en de Polderbaan gaan landend gelijktijdig over Assendelft heen. Dit komt neer op meer dan zeventig vliegtuigen per uur, met een geluidsbelasting tussen de 65 en 95 decibel ( een jaar lang gemeten door stichting geluidnet op het adres Deutzhof 26).

Assendelft is sinds die tijd veranderd van een rustiek dorp naar continue HERRIE!!!

Dit is absoluut niet goed voor de gezondheid van de Assendelvers, het geeft irritaties, stress, slapeloosheid, concentratiestoornissen, mogelijk leerproblemen bij de kinderen en gehoorbeschadigingen. Dan hebben we het alleen nog maar over de geluidsbelasting. De kerosine-uitstoot/ uitlaatgassen en het fijne stof die de vliegtuigen over ons neerstrooien kunnen op de langere termijn zelfs chronische longproblemen (CARA), allergieën en kanker veroorzaken.

Uit bovenstaande blijkt dat het nu toch wel de hoogste tijd is dat er verbeteringen komen voor Assendelft om ons dorp weer leefbaar te maken.

Allereerst het feit dat Assendelft dubbel belast wordt door zowel de Zwanenburgbaan als de Polderbaan. Dit moet toch anders kunnen. Assendelft ligt tussen de weilanden waarom vliegen de vliegtuigen dan niet over die weilanden, maar exact boven het dorp?

**Verbetervoorstel 1:** Vliegtuigen die landen op de Zwanenburgbaan mogen niet over het bewoonde gedeelte van Assendelft vliegen, maar ten oosten (tussen Assendelft en Westzaan) over de weilanden. Pas daarna, 11 kilometer voor de Zwanenburgbaan, worden de vliegtuigen gegrepen door een bakem om ze veilig naar de landingsbaan te leiden.

Vliegtuigen naar de Polderbaan zouden nog meer ten westen van Assendelft over de weilanden kunnen vliegen en niet over het bewoonde gebied.

Dit geeft een WIN-WIN-situatie: Schiphol kan de vraag van landende vliegtuigen afhandelen ( het aantal dat nu ook gebruikelijk is ), daar verandert niks aan en Assendelft is verlost van de vliegtuigen die naar de

Zwanenburgbaan gaan. Dat geeft verlichting want juist de dubbele belasting geeft zo'n enorme overlast. Vliegtuigen die naar de Polderbaan vliegen blijven dus ten westen van Assendelft boven de weilanden. Dat was toch ook de bedoeling van het hele vijfbanenstelsel, vliegen over de weilanden en niet over bewoond gebied??

**Verbetervoorstel 2:** Na een landingspiek van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan rust creëren door beide banen te sluiten en de Buitenvelderbaan te openen tot de volgende landingspiek. Of te wel het spreiden in tijd, hierdoor wordt er een eerlijkere verdeling over de regio bewerkstelligd. Eerlijke, evenredige verdeling van alle vijf banen maakt het dragelijker, omdat de overlast eerlijk over de regio wordt verdeeld. Weer een WIN-WIN situatie: Schiphol kan de beoogde vliegtuigen afhandelen en de omgeving heeft op gezette tijden gewoon rust.

**Verbetervoorstel 3:** Polderbaan afwisselend gebruiken als start- en landingsbaan op dezelfde dag als de wind dit toelaat. Hierdoor worden er ook rustmomenten gecreëerd.

**Verbetervoorstel 4:** Hoger aanvliegen: de vliegtuigen vliegen al zover vóór Schiphol extreem laag. Hierbij denken wij aan in glijvlucht landen en snel opstijgen naar grote hoogte.

**Verbetervoorstel 5:** Het vliegtuiggeluid meten in plaats van berekenen met veel meer meetpunten dan de 35 die er nu zijn. Meten op de plaatsen waar de overlast zit en daarop handhaven door een onafhankelijke instelling (bijvoorbeeld een Luchtvaartschap).

**Verbetervoorstel 6:** Het invoeren van een maximum norm voor hoe vaak en hoeveel vliegtuigen over een gebied mogen komen. Nu zijn wij 24 uur per dag, 7 dagen per week flink de klos. Dus zoveel per dag (niet dag en nacht) en zoveel dagen per week (dus niet alle dagen van de week). Dit eerlijk verdelen over alle vijf de banen (en niet vooral de Polderbaan en Zwanenburgbaan).

Nog enkele algemene opmerkingen:

- Stop de groei van Schiphol op deze locatie, denk aan Lelystad, Maastricht, Eindhoven, Groningen, of een vliegveld in zee.
- Nachtregrime uitbreiden van 23.00 tot 7.00 uur, zoals gebruikelijk op andere Europese vliegvelden.
- “Stillere vliegtuigen” geven misschien wel minder geluid, maar de uitlaatgassen/ het fijne stof blijven.

Uit bovenstaande verbetervoorstellen blijkt dat er genoeg aanpassingen mogelijk zijn om het woon- en leefgenot in Assendelft te herstellen.

Wij willen graag op de hoogte gehouden worden van de verbeteringen voor Assendelft.

Met vriendelijke groet, namens Platform Vliegtuigoverlast Assendelft.

XXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXX  
XXXX XX Assendelft  
XXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXX  
XXXX XX Assendelft

XXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXX XX  
XXXX XX Assendelft



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
T.a.v. drs XXXXXX  
Projectleider evaluatie Schipholbeleid

Assendelft, 30 juni 2005

Betreft: aanvulling bij verbetervoorstel 5 Assendelft

Geachte heer XXXXXX

Langs deze weg wil ik een aanvulling geven bij de verbetervoorstel 5 van het Platform Vliegtuigoverlast Assendelft.

Dit verbetervoorstel gaat over het uitbreiden van de meetpunten en het meten op de plaatsen waar de overlast zit.

Sinds 28 juni 2005 heeft Schiphol meetgegevens online van de NOMOS meetpunten, die ik vandaag bekeken heb.

Wat mij meteen opviel is dat de meetpost in Assendelft NIET op de plek meet waar de meeste overlast zit. Deze meetpost kan namelijk op deze plek de vliegtuigen landend naar de Polderbaan niet meten. En meet dus voornamelijk de Zwanenburgbaan.

In mijn ogen hoort er een extra NOMOS meetpunt in Assendelft te staan dat WEL alle vliegtuigen meet. Dit meetpunt moet veel meer naar het zuiden van Assendelft, bijvoorbeeld ter hoogte van de T-splitsing Dorpsstraat/ Zaandammerweg. Deze meetpost zal dan de landende vliegtuigen op de Polderbaan én de Zwanenburgbaan meten en dat komt overeen met de overlast die wij hier in Assendelft dagelijks ervaren. (dubbele belasting). Tevens meet dit meetpunt de stijgende vliegtuigen vanaf de Polderbaan.

Wat er nu gemeten wordt via het NOMOS systeem komt dus absoluut niet overeen met de werkelijkheid. Het lijkt in Assendelft wel mee te vallen, terwijl dat absoluut niet zo is. Met de juiste locatie van een NOMOS meetpunt wordt de echte dagelijkse overlast zichtbaar en daarop kan dan gehandhaafd worden.

Met vriendelijke groet,

XXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXX  
XXXX XX Assendelft  
XXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXX



# Verbetervoorstel voor opheffing van nachtroute boven Amsterdam

Juni 2005

## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Omschrijving van de problematiek.....	3
2.1 Omschrijving van de op te heffen nachtroute.....	3
2.2 Omschrijving van de overlast.....	3
2.3 Omschrijving van de frequentie van de overlast.....	4
2.4 Omschrijving van het verhoogde risico van deze nachtroute.....	4
3. De onnauwkeurige aanduiding van de route in het FANOMOS systeem.....	5
4. Omschrijving verbetervoorstel.....	6
5. Het motief voor het voorstel.....	6
6. Onderbouwing van het voorstel.....	6
7. Informatie over de wijze van uitvoering.....	7
8. Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden.....	7
9. Conclusie.....	7

Disclaimer: Alle informatie in dit document is met zorg samengesteld. Desalniettemin is het mogelijk dat deze informatie onvolledig is en/of onjuistheden bevat. De maker sluit alle aansprakelijkheid uit voor enigerlei directe of indirecte schade, van welke aard dan ook, voortvloeiende uit het lezen of gebruiken van de informatie in dit document. Met klem moet worden gesteld dat de maker geen expert is op dit gebied, maar een burger die slechts observeert en deze observaties en meningen onder de aandacht wil brengen en mogelijke oplossingen wil schetsen. Dit document bevat dan ook uitsluitend zijn visie en waarnemingen, gecombineerd met wat verzamelde gegevens.

## 1. Inleiding

Sinds de ingebruikname van de nieuwe Polderbaan, is er, afgezien van de vele vluchten die op deze baan landen of stijgen, er daarnaast ook veel veranderd in het hele vliegsysteem rond Schiphol. Zo is bijvoorbeeld door de ingebruikname van de Polderbaan het aantal nachtvluchten toegenomen. Daarnaast zijn ook veel uitvlieg- en aanvliegroutes gewijzigd na ingebruikname van de Polderbaan. De combinatie van deze laatste twee punten heeft er voor gezorgd dat er een aanzienlijk aantal nachtvluchten is ontstaan direct boven de oude stadswijken Amsterdam-Oost, de Pijp, Apollobuurt, Hoofddorppleinbuurt en Amsterdam West. Zowel vanwege de veiligheid als de nachtelijke geluidhinder die dit (op een gebied met een enorme bevolkingsdichtheid) met zich meebrengt is het in ieders belang dat de bedoelde route wordt opgeheven.

## 2. Omschrijving van de problematiek

Hieronder volgt een omschrijving van de op te lossen problemen, opgesplitst in een aantal punten.

### 2.1 Omschrijving van de op te heffen nachtroute

Het betreft hier de landingsroute voor de Kaagbaan, die via het IJsselmeer direct van oost naar west over Amsterdam loopt. Boven de Noordzee gekomen maakt deze een scherpe bocht om vervolgens via Katwijk en Sassenheim op de Kaagbaan te gaan landen.

### 2.2 Omschrijving van de overlast

#### -Tijdstippen

De overlast door deze route begint om 23:00 en eindigt rond 06:00. De overlast heeft bovendien een piek tussen 04:00 en 06:00 's-morgens.

#### -Aantal bewoners dat overlast ondervindt

Naar schatting wonen onder deze nachtroute zo'n 300.000 mensen. Amsterdam Oost, Amsterdam de Pijp, Amsterdam Oud-Zuid, Hoofddorppleinbuurt en Amsterdam West behoren tot de meest dichtbevolkte gebieden van Nederland.

#### -Effecten

De geluidsoverlast ontstaat doordat vliegtuigen in zogenaamde glijvluchten al aan de landing zijn begonnen. Het geluid dat ontstaat wordt versterkt in de binnentuinen en tussen de straten van de dichte stedelijke bebouwing (dit werkt als een klankkast) en wordt sneller opgemerkt door de vaak verouderde bebouwing in dit gebied (vaak verouderde woningbouw van ouder dan 100 jaar) en daardoor de verminderde isolatie van deze woningen. Vooral omdat de geluidsoverlast ook vaak plaatsvindt in de vroege ochtend tussen 04:00 en 06:00 is deze extra hinderlijk.

#### -Extra overlast in vroege ochtend

Vanaf 04:00 's-morgens komen er steeds meer landende vluchten, waardoor de overlast vanaf dat moment ook meer toeneemt. Tegen 06:00 bereikt de overlast echter het hoogtepunt. Om 06:00 wordt namelijk gewisseld tussen het dagregime en het nachtrecht. Vanaf 06:00 worden stijgende vliegtuigen vanaf de Polderbaan die naar Zuidelijke richtingen vertrekken, niet meer over Uitgeest geleid, maar vliegen nu direct met een bocht over Amsterdam richting zuiden. Het probleem dat zich hierbij

voordoet is dat een kruisingspunt ontstaat van deze stijgende vliegtuigen vanaf de Polderbaan over (of onder) de landende vliegtuigen van de Kaagbaan. Dit kruisende punt ligt ongeveer ter hoogte van de Apollobuurt. Door een combinatie van traag stijgende vliegtuigen moeten de landende vliegtuigen tegen 06:00 ineens lager of hoger gaan vliegen om elkaar niet te hinderen. De vliegtuigen krijgen dan bijvoorbeeld ineens de instructie van de verkeersleiding om lager te gaan vliegen, waardoor het genoemde gebied ineens meer geluidhinder te verwerken krijgt.

-Extra overlast door oudere types Boeing

Het is gebleken dat toestellen van het oudere type Boeing een ontheffing hebben op de afgesproken vlieghoogtes. Deze toestellen produceren meer lawaai.

De reden hiervoor is dat zij niet over de geavanceerde apparatuur beschikken om te landen en hiervoor gelden blijkbaar andere regels. Het CROS gaf toe dat dit ongelukkigerwijs de meest lawaaiige toestellen zijn, waar ontheffing van de 7000 ft voor geldt. Dit betekent dus theoretisch dat een verouderde, meer lawaaiige Boeing in het holst van de nacht op ongeveer 1000 meter boven Oud-Zuid vliegt, dit dus volledig volgens de regels is!

### 2.3 Omschrijving van de frequentie van de overlast

De overlast ontstaat wanneer 's-nachts de Kaagbaan voor landend verkeer wordt ingezet, dit is volgens Cros-gegevens ongeveer 38% van het aantal nachten per jaar. Gemiddeld gaat het om 150 nachten per jaar dat overlast op deze manier plaatsheeft.

### 2.4 Omschrijving van het verhoogde risico van deze nachtroute

Direct onder deze route wonen naar schatting zo'n 300.000 mensen dicht op elkaar. Het gaat om het dichtstbevolkte gebied van Nederland waarover gevlogen wordt. In geval van calamiteiten (bijvoorbeeld neerstortend vliegtuig, verliezen motor of andere onderdelen, kerosinelosing etc) is de omvang van de ramp niet te overzien. Hoe klein de kans misschien ook is, indien op deze route een vliegtuig zou neerstorten zou zonder twijfel de grootste vliegcrash uit de Nederlandse geschiedenis ontstaan, die in omvang ernstiger zal zijn dan de Bijlmerramp.

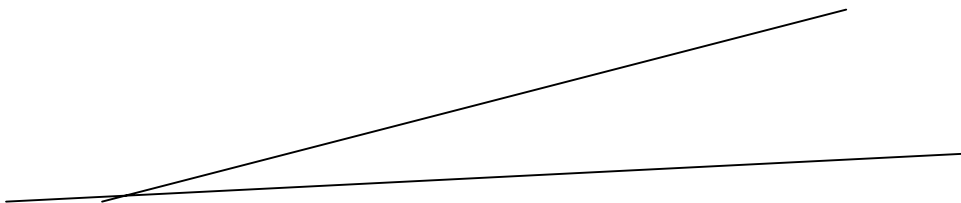
Tevens is het risico vergroot door de kruising van nachtelijke luchtwegen boven de Apollobuurt. Vooral bij wisseling van het nacht- naar het dagregime en andersom ontstaat kruisend verkeer dat de ene keer boven elkaar en de andere keer onder elkaar doorgaat. Bij een eventuele "luchtbotsing" boven dit dichtbevolkte gebied zou een enorme ramp kunnen ontstaan. De kans hierop wordt versterkt doordat bij het wisselen twee verschillende systemen (nachtregime en dagregime) in elkaar overgaan waarbij deze systemen elkaar overlappen. Zo kan een vertraagd landend vliegtuig, dat nog volgens het nachtregime aanvliegt op de Kaagbaan de reeds stijgende vliegtuigen (dagregime) op de Polderbaan aardig in de weg zitten. Ook kunnen rond 23:00 de reeds landende vliegtuigen volgens het nachtregime de nog stijgende vliegtuigen (dagregime) elkaar in de weg zitten. De vlieghoogtes van de twee routes op dit kruisende punt kunnen door de situatie zeer sterk in elkaars buurt komen. Luchtbotsingen komen voor in de luchtvaart, zoals bijvoorbeeld het ongeval op 2 juli 2002 waarbij een Russisch vliegtuig in de lucht crashte met een DHL Boeing. De hele situatie zoals geschetst is ongewenst en dient absoluut vermeden te worden boven grootstedelijk gebied.

### 3. De onnauwkeurige aanduiding van de route in het FANOMOS systeem

Een ander punt is dat de FANOMOS kaartjes geven geen goed beeld van de betreffende landingsroute. De route door FANOMOS aangegeven is een rechte lijn, die blijkbaar door de computer wordt vastgesteld aan de hand van een aantal punten. Helaas komt deze lijn niet overeen met de werkelijk gevlogen route. De route loopt namelijk veel noordelijker, dan aangegeven. Volgens de FANOMOS kaartjes loopt de route voortdurend over Buitenveldert, zuidelijk van de Zuidas. Echter in de praktijk loopt de route veel noordelijker, namelijk boven de oude stadswijken zoals eerder omschreven. (zie onderstaande schets). Het verschil is een aanzienlijk groter aantal huizen dat hinder ondervindt, aangezien iedere kleine verschuiving naar noordelijke richting van deze route, meer en meer boven de oude stadswijken van Amsterdam terechtkomt.

Verloop route als volgt:

Zo loopt in de praktijk de nachtelijke landingsroute voor de Kaagbaan van 23:00-06:00. De bovenste lijn geeft de werkelijk gevlogen route weer. De onderste lijn geeft de route van FANOMOS weer. Het verschil is een aanzienlijk aantal mensen dat geluidsoverlast ondervindt, vooral in oude stadswijken.



#### 4. Omschrijving verbetervoorstel

Het verbetervoorstel luidt als volgt:

**De nachtelijke landingsroute van de Kaagbaan die over Amsterdam loopt dient volledig te worden opgeheven.**

Om het probleem op te lossen zijn er verschillende oplossingen voorhanden:

1. Opheffen van nachtvluchten tussen 23:00 en 07:00. Deze oplossingen heeft de voorkeur omdat daarmee een einde komt aan het eindeloos verplaatsen van de overlast.
2. Een andere optie is het alleen aanvliegen boven de Noordzee. Via andere ingangswegen, die zeer ver voor de landing, op zeer grote hoogte in de lucht worden gevolgd, komen vliegtuigen altijd uit op een punt in de Noordzee, vanwaar deze via de route via Katwijk het land binnenvliegen.
3. De oude "zuidelijke" route zou weer in gebruik genomen kunnen worden. Deze loopt niet over dichtbevolkt gebied.
4. Een nieuwe route van oost naar west, bijvoorbeeld ergens boven Zeeland zou in gebruik genomen kunnen worden, waarlangs eerst naar de Noordzee wordt gevlogen en dan vervolgens pas in noordelijke richting om uiteindelijk weer via Katwijk het land in te vliegen.
5. De oost-west route wordt verlegd naar een punt ver noordelijk van de Polderbaan, bijvoorbeeld ergens bij Den Helder. Vanaf daar kan over de Noordzee richting Katwijk worden gevlogen en daar komt de route het land weer binnen.

#### 5. Het motief voor het voorstel

Motieven voor het voorstel als volgt:

Het opheffen van de nachtroute Kaagbaan boven Amsterdam levert de samenleving het volgende op:

- zo'n 300.000 bewoners kunnen tussen 23:00 en 07:00 niet meer gestoord worden door geluidsoverlast door nachtvluchten
- de veiligheid in het genoemde, zeer dichtbevolkte gebied neemt aanzienlijk toe, doordat de twee genoemde routes elkaar niet meer kruisen boven de oude stadswijken van Amsterdam.
- het wisselen tussen het dag- en nachtregime wordt veiliger, doordat vliegtuigen, die rond 06:00 het nachtregime nog volgen, die van het dagregime niet meer (kruisend boven Amsterdam) in de weg kunnen zitten. Dit geldt tevens bij de overgang van het dagregime naar het nachtregime om 23:00.

#### 6. Onderbouwing van het voorstel

Hieronder volgen de verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder.

Een wijziging van de route zal weinig tot geen effect op de mainport hebben. De gevolgen voor de omgeving zijn dat de nachtelijke overlast wordt verschoven naar minder dichtbevolkte gebieden. Hierdoor neemt de totale milieubelasting af. De risico's van het vliegen over zeer dichtbevolkt gebied worden zo teruggedrongen. De

hinder zal worden verplaatst naar aanzienlijk minder dichtbevolkt gebied of in geval van opheffing van de nachtvluchten, volledig worden opgeheven.

Met klem moet gesteld worden dat, wat betreft de geluidsoverlast, alle nachtvluchten moeten worden verboden tussen 23:00 – 07:00. Dit levert de samenleving als geheel een normale, niet door vliegtuigen, verstoorte nachtrust op, hiermee komt ook een eind aan het steeds maar weer verplaatsen van de nachtelijke overlast.

#### 7. Informatie over de wijze van uitvoering

De wijze van uitvoering is eenvoudig, hierop is in punt 4 uitgebreid ingegaan.

#### 8. Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden

Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden: software moet aangepast worden en dan kan vrijwel direct de route verlegd worden.

#### 9. Conclusie

Allereerst kan na ingebruikname van de Polderbaan de belangrijke conclusie worden getrokken: “stil” vliegen in de nacht rond Schiphol bestaat niet. Het heeft derhalve de voorkeur om alle nachtvluchten tussen 23:00 en 07:00 te verbieden.

De bedoelde nachtroute boven Amsterdam is helaas het gevolg van het nieuwe banenstelsel sinds de ingebruikname van de Polderbaan. Het lijkt erop dat deze nachtroute boven Amsterdam een soort sluitpost vormt, waarvan onderschat is dat deze boven de oude stadswijken van Amsterdam loopt. Dit is erg zonde want gezien de mogelijke oplossingen, ziet het er naar uit dat de route eigenlijk helemaal niet nodig is en als aan het ontwerp van de nachtelijke routes gewoon iets meer aandacht wordt besteedt, kan deze route zonder veel problemen worden opgeheven.

Het verzoek is dan ook dat dit zo spoedig mogelijk zal gebeuren.

# Verbetervoorstel voor compensatie- regeling roetreiniging

Juni 2005



## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Omschrijving van de problematiek .....	3
3. Omschrijving verbetervoorstel.....	3
4. Het motief voor het voorstel .....	3
5. Onderbouwing van het voorstel .....	4
6. Informatie over de wijze van uitvoering.....	4
7. Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden .....	4
8. Conclusie .....	4

Disclaimer: Alle informatie in dit document is met zorg samengesteld. Desalniettemin is het mogelijk dat deze informatie onvolledig is en/of onjuistheden bevat. De maker sluit alle aansprakelijkheid uit voor enigerlei directe of indirecte schade, van welke aard dan ook, voortvloeiende uit het lezen of gebruiken van de informatie in dit document. Met klem moet worden gesteld dat de maker geen expert is op dit gebied, maar een burger die slechts observeert en deze observaties en meningen onder de aandacht wil brengen en mogelijke oplossingen wil schetsen. Dit document bevat dan ook uitsluitend zijn visie en waarnemingen, gecombineerd met wat verzamelde gegevens.

## 1. Inleiding

Tot in de verre omgeving van Schiphol is het een bekend probleem: roetaanslag op huizen, ramen, kozijnen, tuinmeubelen en alles wat in direct contact met de buitenlucht staat. Met name direct in de buurt van aan- en uitvliegroutes is het vliegverkeer voor een groot gedeelte schuldig aan het in de lucht brengen van zwarte vervuiling als gevolg van de verbranding van kerosine. Het gevolg is een aantoonbare zwarte aanslag op huizen, ramen, kozijnen, deuren, tuinmeubelen, auto's etc. Voor het reinigen van deze objecten is veel geld en tijd nodig. Zowel bedrijven als particulieren geven een aanzienlijk bedrag uit aan het schoonmaken en verwijderen van deze roet-aanslag. Een compensatieregeling kan hier uitkomst bieden.

## 2. Omschrijving van de problematiek

De roet-vervuiling strekt zich uit tot ver buiten Schiphol. Met name op vaste aan- en uitvliegroutes wordt deze aantoonbaar veroorzaakt door het vliegverkeer. De roetdeeltjes slaan neer op ramen, kozijnen, huizen, dakpannen, wasgoed, tuinmeubelen etc etc. Bedrijven en particulieren besteden veel tijd en geld aan het verwijderen van deze aanslag.

Vooral in de buurt van aan- en uitvliegroutes en in de directe nabijheid van Schiphol is de roet-vervuiling enorm. De veroorzaker van het probleem dient de kosten te dragen voor het schoonmaken ervan. Derhalve kan een compensatieregeling hier uitkomst bieden.

## 3. Omschrijving verbetervoorstel

Het verbetervoorstel luidt als volgt:

**Roetvervuiling is een probleem dat zich rond de hele omtrek van Schiphol voordoet. Direct in de buurt van veelgebruikte aan- en uitvliegroutes wordt dit aantoonbaar veroorzaakt door het vliegverkeer. Een compensatieregeling dient te worden uitgevoerd, zowel voor particulieren als bedrijven in het aangedane gebied.**

Op basis van de hoeveelheid roet die een vliegtuig uitstoot wordt per vlucht een bedrag in rekening gebracht. Deze bedragen worden samengevoegd en vervolgens in de vorm van een standaardbedrag uitgekeerd op basis van postcodes, die in de bedoelde gebieden onder de aanvliegroutes liggen. Allereerst kunnen de gegevens hierover worden onttrokken uit de PROGIS administratie. Dit gebied dient vanuit deze "zwaar overvlogen" gebieden naar alle kanten te worden uitgebreid aangezien de windfactor de roetdeeltjes tot ver buiten dit gebied verspreidt.

## 4. Het motief voor het voorstel

Motieven voor het voorstel als volgt:

Het invoeren van een compensatieregeling roetreiniging zorgt ervoor dat:

- Particulieren en bedrijven eindelijk hun schoonmaakkosten voor het verwijderen van roet-aanslag gecompenseerd zien. De kosten voor het schoonmaken komen uiteindelijk bij de veroorzaker te liggen.
- Er een beter bewustzijn ontstaat in de samenleving in de hoeveelheid roet die Schiphol jaarlijks uitstoot en vervolgens een stimulans zal zijn om schonere

en lichtere vliegtuigen in te zetten en daar waar mogelijk het aantal vluchten te verminderen. Dit komt de luchtkwaliteit in de hele regio ten goede. Verder effect is dat er een kostenplaatje zit aan het uitbreiden van het aantal vluchten, zodat eerder efficiënt met bestaande vluchten wordt omgesprongen, voordat nieuwe vluchten worden gepland.

#### 5. Onderbouwing van het voorstel

Hieronder volgen de verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder.

Het effect is dat op termijn de vliegtuigen schoner zullen worden en daar waar mogelijk lichtere vliegtuigen worden ingezet met een lagere roet-uitstoot. De vervuilingfactor wordt nu onderdeel van de kosten-analyse.

#### 6. Informatie over de wijze van uitvoering

Met behulp van eenvoudige berekeningen kan deze compensatieregeling worden uitgevoerd. Om wille van de eenvoud wordt een standaardbedrag uitgekeerd aan alle bewoners en bedrijven. Zie verder punt 3.

#### 7. Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden

Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden: een paar maanden opstarttermijn en daarna kan het van start gaan.

#### 8. Conclusie

Roetvervuiling is een zichtbaar en aantoonbaar gevolg van het vliegverkeer rond Schiphol. Bewoners en bedrijven in de omgeving ondervinden hiervan hinder en met behulp van een compensatieregeling wordt een tegemoetkoming in de schoonmaakkosten gegeven die betaald wordt door de vervuiler.

# Verbetervoorstel voor wijzigen van startroute Polderbaan boven Amsterdam

Juni 2005

## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Omschrijving van de problematiek.....	3
2.1 Omschrijving van de te wijzigen route.....	3
2.2 Omschrijving van de overlast.....	3
2.3 Omschrijving van de frequentie van de overlast.....	3
2.4 Omschrijving van het verhoogde risico van deze route.....	4
3. Omschrijving verbetervoorstel.....	4
4. Het motief voor het voorstel.....	5
5. Onderbouwing van het voorstel.....	5
6. Informatie over de wijze van uitvoering.....	5
7. Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden.....	5
8. Conclusie.....	5

Disclaimer: Alle informatie in dit document is met zorg samengesteld. Desalniettemin is het mogelijk dat deze informatie onvolledig is en/of onjuistheden bevat. De maker sluit alle aansprakelijkheid uit voor enigerlei directe of indirecte schade, van welke aard dan ook, voortvloeiende uit het lezen of gebruiken van de informatie in dit document. Met klem moet worden gesteld dat de maker geen expert is op dit gebied, maar een burger die slechts observeert en deze observaties en meningen onder de aandacht wil brengen en mogelijke oplossingen wil schetsen. Dit document bevat dan ook uitsluitend zijn visie en waarnemingen, gecombineerd met wat verzamelde gegevens.

## 1. Inleiding

Sinds de ingebruikname van de nieuwe Polderbaan, is de overlast op bepaalde plaatsen in Amsterdam sterk toegenomen. Afgezien van de overlast van de Zwanenburgbaan, die er altijd al was, is er sinds de opening van de Polderbaan ineens sterke overlast ontstaan in wijken als de Jordaan, Centrum en Oud-Zuid. In theorie zou de Polderbaan overlast weg hebben moeten nemen op veel plaatsen. Helaas is hier het tegenovergestelde bereikt: in dit zeer dichtbevolkte gebied is de overlast enorm toegenomen.

## 2. Omschrijving van de problematiek

Hieronder volgt een omschrijving van de op te lossen problemen, opgesplitst in een aantal punten.

### 2.1 Omschrijving van de te wijzigen route

Het betreft hier de startroute van de Polderbaan, die na het opstijgen een bocht in oostelijke richting maakt, over het westelijk havengebied volgt en vervolgens bij de Spaarndammerbuurt of de grachtengordel Amsterdam binnenkomt.

### 2.2 Omschrijving van de overlast

#### -Tijdstippen

De overlast vindt gewoonlijk plaats tussen 06:00 en 23:00, de hele dag door afwisselend in frequentie. Een gedeelte van de Polderbaanvluchten wordt op deze manier afgewikkeld.

#### -Aantal bewoners dat overlast ondervindt

In feite het hele centrumgebied van Amsterdam ondervindt hinder van deze route. Een grove schatting is dat zo'n 400.000 mensen wonen, werken en verblijven onder deze route. In het centrumgebied bevinden zich ook veel toeristen, die in hotels verblijven, aangezien dit gebied een belangrijke toeristische functie heeft. Een extreem lang corridor van dichtbevolkte gebieden wordt aangedaan tot ver in Amstelveen.

#### -Effecten

Het genoemde corridor onder het vliegroute is onaantrekkelijker geworden om in te leven, wonen of werken. Het is een belangrijk toeristisch gebied waar veel toeristische activiteiten plaatsvinden. Iedere vorm van vliegoverlast boven dit gebied bezorgt de stad Amsterdam schade aan het imago van dit gebied.

#### -Extra overlast door traag stijgende grote vliegtuigen

Grote zware vliegtuigen die deze route volgen, moeten zeer snel naar een bepaalde hoogte klimmen om zo min mogelijk overlast te bezorgen. In de praktijk lukt dit vaak niet. Doordat deze vliegtuigen tegelijkertijd een scherpe bocht moeten maken, worden zij gehinderd in het snel stijgen met het gevolg dat deze toch nog vrij laag over de binnenstad komen.

### 2.3 Omschrijving van de frequentie van de overlast

De overlast ontstaat wanneer de Polderbaan als startbaan wordt ingezet, dit is volgens Cros-gegevens ongeveer 38% van het aantal dagen per jaar. Een gedeelte van alle Polderbaanvluchten volgt deze route boven Amsterdam.

## 2.4 Omschrijving van het verhoogde risico van deze route

De route waarover gevlogen wordt ligt boven een groot gebied dat tot de dichtstbevolkte gebieden van Nederland moet worden gerekend. In geval van calamiteiten of neerstortend vliegtuig is de ramp niet te overzien. Indien tijdens het starten zou blijken dat er iets niet goed is aan het vliegtuig zal dit meestal blijken direct na het starten. Aangezien de route zeer snel na het starten meteen al over de Amsterdamse binnenstad voert, is het niet ondenkbaar dat problemen zich aldaar uiten. Het maken van een zeer scherpe bocht richting binnenstad en het snel hoogte moeten winnen zijn factoren die het lastiger maken een goede en veilige start te maken. Het grootste gevaar vormt echter dat er na het maken van de bocht vrijwel geen uitwijkingsmogelijkheden meer zijn voor het vliegtuig. Indien eenmaal de zuidelijke richting is ingeslagen is zowel rechtvoor, als links als rechts van het vliegtuig alleen maar zeer dichtbevolkt gebied tot in de verre omtrek. Rechtvoor tot diep in Amstelveen, rechts tot ver in Osdorp en Amsterdam West. Links tot ver in Amsterdam Oost, IJburg en Amsterdam Zuidoost. Met andere woorden: een eventuele noodlanding in dit gebied zal op een regelrechte ramp uitlopen.

Voor de komst van de Polderbaan werd vaak de Buitenveldertbaan als startbaan ingezet. Deze route veroorzaakte enorme overlast op een beperkt gebied. Startende vliegtuigen konden wel direct na deze overlast naar rechts afbuigen om vervolgens onmiddellijk in dunbevolkte gebieden terecht te komen. Met deze nieuwe Polderbaanroute is er in het genoemde centrumgebied een toename in de onveiligheid ontstaan ten op zichte van de oude situatie. In plaats van snel de route naar dunbevolkt gebied in te slaan, doorkruist de genoemde Polderbaanroute het volledige dichtbevolkte Amsterdamse grootstedelijk gebied van Noord naar Zuid. Vergeleken bij de oude situaties is hier sprake van een enorme toename van het aantal mensen dat hinder ondervindt en daarmee samenhangend ook de veiligheid. Het corridor waarover de route loopt strekt zich uit van het centrum van Amsterdam tot zuidelijk Amstelveen.

## 3. Omschrijving verbetervoorstel

Het verbetervoorstel luidt als volgt:

**Vliegtuigen een startroute te laten volgen over het dichtstbevolkte gebied van Nederland is zeer geluidsbelastend en wat betreft de veiligheid ongewenst. De startroute vanaf de Polderbaan met een bocht over de binnenstad van Amsterdam dient derhalve volledig te verdwijnen.**

Om het probleem op te lossen is er een simpele oplossing voorhanden:

De route wordt altijd om Amsterdam heen geleid, zoals dit gedeeltelijk nu ook al gebeurt.

#### 4. Het motief voor het voorstel

Motieven voor het voorstel als volgt:

Het opheffen van de beschreven startroute vanaf de Polderbaan

- zo'n 400.000 bewoners in Amsterdam en bovendien veel toeristen ondervinden geen overlast meer van de Polderbaan
- de veiligheid in het genoemde, zeer dichtbevolkte gebied neemt aanzienlijk toe

#### 5. Onderbouwing van het voorstel

Hieronder volgen de verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder.

Een wijziging van de route zal weinig tot geen effect op de mainport hebben.

#### 6. Informatie over de wijze van uitvoering

De wijze van uitvoering is eenvoudig, de andere route is reeds voorhanden en deze moet worden gevolgd.

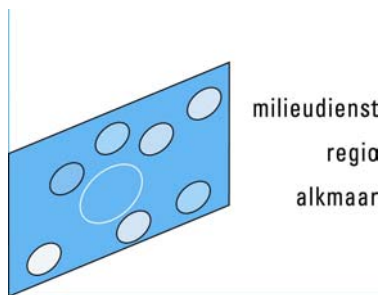
#### 7. Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden

Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden: de route die gevolgd dient te worden bestaat al en derhalve kan hiermee direct worden begonnen.

#### 8. Conclusie

De startroute van de Polderbaan, die over Amsterdam geleid wordt, geeft daar veel overlast doordat de vliegtuigen nog maar net zijn opgestegen en zich zeer kort daarna boven de binnenstad van Amsterdam bevinden. Het is in de praktijk gebleken dat het vliegtuigen vaak niet lukt tegelijkertijd een scherpe bocht te maken en voldoende hoogte te winnen om de geluidsoverlast te kunnen beperken. Dit levert onnodige geluidsoverlast op. Eventuele calamiteiten tijdens deze manier van starten zouden kunnen leiden tot een enorme ramp omdat, indien vliegtuigen zich reeds boven de binnenstad van Amsterdam bevinden, deze geen uitwijkingsmogelijkheden meer hebben en het maken van een noodlanding vrijwel uitsluitend boven dichtbevolkt gebied plaats kan vinden. Hierom is het absoluut nodig de route op te heffen en alleen nog om Amsterdam heen te vliegen.





Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Projectbureau evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag

## **Voorstellen voor verbetering van het huidige Schipholbeleid**

Namens de gemeenten Alkmaar, Bergen NH, Graft-De Rijp, Heiloo en Schermer.

---

### **Inleiding**

Als onderdeel van de evaluatie van het Schipholbeleid wordt aan een ieder de gelegenheid gegeven met voorstellen te komen om de huidige balans tussen het economisch belang van Schiphol en de overlast voor de omgeving te verbeteren. Met andere woorden: welke maatregelen zijn er mogelijk om de overlast te verminderen zonder dat de economische ontwikkeling van Schiphol (en omgeving) stagneert.

### **Algemeen**

#### *Algemeen*

Sommige van onderstaande verbetervoorstellen zullen tegenstrijdige elementen lijken, of blijken te bevatten. Er is niet voor gekozen om met één afgerond voorstel te komen, maar met verschillende. De verbetervoorstellen dienen dan ook in principe op zichzelf te worden beschouwd.

#### *Motief*

Alle verbetervoorstellen hebben als doel de overlast van het vliegverkeer terug te dringen en dan met name de geluidsoverlast.

#### *Effecten*

Wij verwachten, dat door het uitvoeren van de verbetervoorstellen naast beperking van de geluidsoverlast, het inzicht van de omwonenden in de problematiek waar Schiphol mee kampt zal toenemen en daardoor ook het begrip (voor de dagelijkse overlast). Wij verwachten, dat de uurcapaciteit van Schiphol zal afnemen, maar daarentegen er meer mogelijkheden ontstaan voor een andere verdeling van het vliegverkeer, waardoor de totale capaciteit niet hoeft af te nemen. Wellicht, dat het huidige stelsel even geheel los moet worden gelaten om de mogelijkheden van de verbetervoorstellen te toetsen.

#### *Termijn van uitvoering*

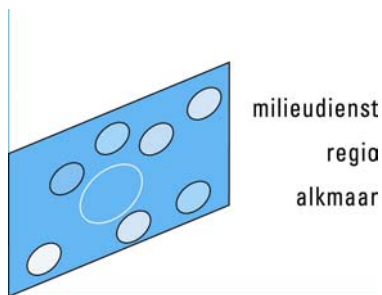
Op zichzelf beschouwd behoeft de invoering van de voorstellen niet veel tijd te vergen.

### **De verbetervoorstellen**

#### **Verbetervoorstel I**

##### *Geluidsnorm voor piekniveaus*

De huidige milieugrenzen zijn ruim gesteld, anders was er direct al bij het vaststellen van de nieuwe Luchtvaartwet geen economische groei meer mogelijk geweest. Uit de reacties uit de omgeving blijkt, dat die grenzen (volgens die omgeving) te ruim zijn. De



rijksoverheid probeert door middel van objectief onderzoek naar gezondheidseffecten vast te stellen, of er inderdaad sprake is van te ruime grenzen, of tenminste een inschatting te maken van de gezondheidsschade, die ontstaat bij de huidige grenzen. De norm voor geluidsoverlast is een jaargemiddelde. Gezondheidsschade ontstaat echter niet door overschrijding van dit jaargemiddelde, maar door onregelmatige, lawaaiige vliegtuigpassages. Voorgesteld wordt om net als bij geluidsvoorschriften bij inrichtingen gebruikelijk, piekniveaus toe te voegen aan de geluidsnorm. Overschrijding van deze norm moet worden voorkomen door het plaatsen van een vliegtuig (het ene vliegtuig maakt meer lawaai dan het andere) op de juiste route, op de juiste hoogte en op het juiste tijdstip (onder het dag- of nachtrechtime). Dit uitgangspunt is natuurlijk niet vol te houden naarmate Schiphol dichter wordt genaderd. Er zou daarom een vorm van zonerings moeten komen met verschillende piekniveaus (zie ook verbetervoorstel V.2).

### **Verbetervoorstel II**

#### *Vermijdbare hinder*

Volgens de Wet milieubeheer moeten nadelige gevolgen (overlast) worden voorkomen en als dat niet kan worden voorkomen zoveel mogelijk worden beperkt.

Dit uitgangspunt zou ook moeten gelden in de Wet Luchtvaart. Daarmee wordt duidelijker in de wet vastgelegd, dat in dit geval Schiphol als bedrijf ook een verantwoordelijkheid heeft om indien wel aan de normen wordt voldaan toch een inspanning te leveren om hinder zoveel mogelijk te beperken. Voorgesteld wordt om vliegtuigen hoger te laten vliegen dan nu is vastgelegd. Internationale afspraken schijnen te bepalen, dat vliegtuigen niet hoger behoeven te vliegen en sneller op te stijgen dan nu wettelijk is vastgesteld. Niets belet echter Schiphol om als de omstandigheden dat toelaten andere, eigen regels te hanteren om hinder te vermijden (zie ook verbetervoorstel V.1). Dit kan worden gestimuleerd door de formulering van de Wet milieubeheer op te nemen in de Wet Luchtvaart.

### **Verbetervoorstel III**

#### *Verbetering informatie en communicatie*

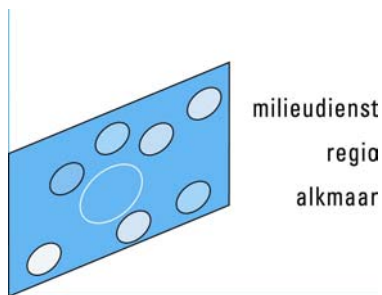
Het is voor de gemiddelde burger ondoorzichtig waarom vliegtuigen op bepaalde momenten op een bepaalde hoogte op een bepaalde plaats vliegen. De onvoorspelbaarheid en ook de onregelmatigheid van de vliegbewegingen zorgt voor klachten. Voorgesteld wordt om:

- een (vlieg)bericht, of -voorspelling uit te geven over vliegbewegingen voor de komende nacht en dag, of een langere periode indien dit mogelijk is
- een reactie te geven op een ingediende klacht over het gevlogen vliegpad en vlieghoogte van het vliegtuig waarover is geklaagd. Met name is interessant, of aan de norm is voldaan, of er sprake is van een uitzondering, of dat er sprake is van een overtreding

Onderdeel van de verbetering van de informatie is het verschaffen van duidelijkheid.

#### **1. Vaste begrenzing**

Helaas is een van de normen van het Schipholbeleid het aantal (ernstig) gehinderden. Waar die gehinderden zich bevinden is niet vastgelegd. Hierdoor kan in theorie de groep mensen, die wordt gehinderd, per jaar verschillen. Dit is niet bevorderlijk voor de



acceptatie van Schiphol, mede gelet op de enorme aantallen klachten sedert de opening van de Polderbaan, waarbij een geheel nieuwe groep bewoners wordt gehinderd. Dit pleit er voor om (met enige marge) een duidelijkere begrenzing te geven waar overlast, of vliegverkeer kan worden verwacht en waar niet en daar in de toekomst niet te veel aan te tornen. Wij zijn in dit verband voorstander van een concentratie van geluid boven kleinere gebieden in plaats van spreiding over de gehele omgeving.

## 2. Ontzien van stiltegebieden

Als gevolg van de norm *aantal (ernstig) gehinderden* wordt zoveel mogelijk gevlogen boven dunbevolkt gebied. Dat is reëel, maar hierdoor wordt ook gevlogen boven stiltegebieden. Voorgesteld wordt om te onderzoeken of het mogelijk is enkele van de huidige stiltegebieden ((gedeelten van) het duingebied, Eilandspolder) aan te wijzen als gebieden waarboven niet gevlogen mag worden (behalve binnen de normale uitzonderingsregels).

Bijkomend voordeel van een duidelijke begrenzing is, dat op basis hiervan door de overheid en door bewoners beter keuzes kunnen worden gemaakt over te nemen maatregelen.

### **Verbetervoorstel IV**

*Vliegroutes landend verkeer in de dagperiode.*

In onze regio (Alkmaar en omstreken) wordt vooral overlast ondervonden van het landend vliegverkeer in de dagperiode. In het Luchthavenverkeersbesluit zijn geen vliegroutes vastgesteld voor het landend verkeer. Vliegtuigen mogen daarom het gehele luchtruim benutten en vliegen vanuit alle richtingen. Zoals eerder genoemd bij verbetervoorstel III zorgt deze onduidelijkheid, het onverwachte verschijnen van vliegtuigen op schijnbaar willekeurige momenten voor hinder en klachten (ondanks, dat de normen niet worden overschreden).

Voorgesteld wordt om ook voor het landend verkeer in de dagperiode vliegroutes vast te stellen (zie ook verbetervoorstel V.2).

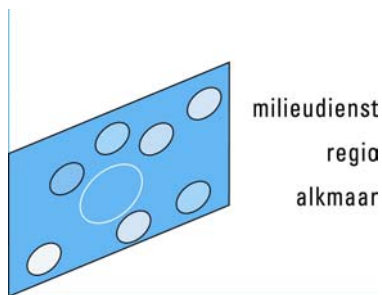
### **Verbetervoorstel V**

*Aanpassen vliegprocedure*

Voor zowel naderend als startend vliegverkeer zijn de minimale internationale afspraken opgenomen in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB).

#### 1. Startend vliegverkeer

Bij startend vliegverkeer blijkt in de praktijk, dat de meeste vliegtuigen sneller stijgen dan de voorgeschreven norm. Blijkbaar is het voor de meeste vliegtuigen geen bezwaar als de norm zou worden verhoogd. Voorgesteld wordt om deze hogere norm als standaard in te voeren. Voor de vliegtuigen, die daar niet aan kunnen voldoen kan een uitzonderingsregeling worden opgenomen overeenkomstig de huidige uitzonderingsregels in het LVB. Indien dit niet haalbaar is wordt voorgesteld om een hogere norm als streefwaarde op te nemen in het LVB.



## 2. Landend vliegverkeer

Voor naderend vliegverkeer wordt voorgesteld een andere aanvlieprocedure te volgen, waarbij over een langere afstand en vanaf een grotere hoogte wordt aangevlogen. Deze aanvlieprocedure is al eerder door verschillende partijen beschreven (zie bijvoorbeeld het uitgewerkte voorstel van AVBU Uitgeest).

Door deze manier van naderen toe te passen zal er in een groot gebied rondom Schiphol minder geluidsoverlast zijn. Bovendien ontstaan er daarmee binnen de geluidsnormen mogelijkheden om het vliegverkeer anders in te delen, zodat er geen capaciteitsverlies hoeft te ontstaan.

Een bijkomend voordeel is, dat het nu voor landend verkeer eenvoudiger wordt om vliegroutes in te stellen (zie ook verbetervoorstel IV) en daarmee kan ook meer duidelijkheid worden gegeven waar vliegtuigen wel en niet mogen vliegen (zie ook verbetervoorstel III).

### **Verbetervoorstel VI**

#### *Aanpassen nachtregime*

De Staatssecretaris van VROM heeft in zijn brief van 27 april 2005, nr. 52 inzake Geluidszones rond Schiphol (nr. 25466) en Gezondheid en milieu (nr. 28089) namens het kabinet gesteld een voorstander te zijn van het verlengen van het nachtregime van 06.00 tot 07.00 uur. Helaas met de opmerking *zolang de capaciteit dit toelaat*. Hiermee legt het kabinet de verantwoordelijkheid geheel bij de sector en neemt geen eigen verantwoordelijkheid. Voorgesteld wordt, dat het kabinet, blijkbaar overtuigd van de noodzaak gelet op de effecten op de nachtrust, zijn verantwoordelijkheid neemt en het nachtregime verlengt.

### **Verbetervoorstel VII**

#### *Internationale afspraken*

Voorgesteld wordt, dat het kabinet inzet op een aanpassing van de internationale afspraken, of de mogelijkheid om eigen strengere normen te hanteren. Op dit moment wordt vaak verwezen naar de internationale afspraken, waardoor verbetervoorstellen niet uitgevoerd kunnen worden. Wij weten niet wat de inzet van het kabinet op dit punt is. Voorgesteld wordt dat het kabinet dit meer uitdraagt.

Overigens zijn wij van mening, dat Nederland nu reeds ondanks deze afspraken een eigen koers kan varen.

---

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer X.XXXXX van de Milieudienst regio Alkmaar, Postbus 53, 1800 BC Alkmaar, [XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX](mailto:XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX).

**Van:** XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

**Verzonden:** dinsdag 28 juni 2005 10:15

**Aan:** [evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl](mailto:evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl)

Ik wil graag mijn bevindingen met het luchtvaartbeleid van de afgelopen jaren en mijn ideeën over de toekomst hiervan met u delen.

Eind 1996 werd de Aanwijzing Schiphol vastgesteld. Onze woning ligt tussen de 35 en 40 Ke (etmaalwaarde) en boven de 26 LAeq (nachtwaarde). In 1997 bleek al snel dat de realiteit van het vliegverkeer anders was dan de veronderstellingen, die bij de berekeningen van de geluidszones waren gebruikt. Dit hield voor ons in dat we tussen de 40 en 45 Ke zijn komen te liggen en boven de 26 LAeq; dag en nacht ernstige geluidsoverlast gedurende ruim zes jaren. In oktober 2002 werd het besluit S4S2 2000 vastgesteld. Dit hield voor ons in dat we vanaf 2000 tussen 40 en 45 Ke en boven de 26 LAeq, waarmee de overschrijding van de 40 Ke-contour in de jaren 1997 tot 2000 weggemoffeld is. Hoewel onze woning geïsoleerd had moeten worden volgens de planologische kernbeslissing, is dit niet gebeurd.

Eind 1996 werd de S5P vastgesteld. Wij zouden vanaf februari 2003 tussen de 20 en 25 Ke liggen en buiten de 26 LAeq; ruim zes jaren is ons voorgehouden dat we in een oase van rust zouden komen. In de loop van 2003 werd duidelijk dat ook niet aan de grenzen van de S5P voldaan werd en dezen werden weer opgerekt. Momenteel liggen wij weer tussen de 35 en 40 Ke (nir 010719080000) en ook de 26 LAeq zone is veel dichterbij komen te liggen.

Sinds 1997 heb ik een briefwisseling met de bevoegde instanties betreffende luchtvaart en geluidsisolatie-isolatie. Deze kenmerkt zich door slechte communicatie en nog mindere kwalificatie van verkrijgen van kennis en informatie; ik ben en word nog steeds van het kastje naar de muur en weer terug gestuurd. Het is zelfs regelmatig gebeurd dat ik (de leek en onbetaald), de gegevens die in van de bevoegde instantie (de deskundige die hier voor gestudeerd heeft en betaald wordt) kreeg, moeten corrigeren. Derhalve herken ik veel in de bevindingen van de onderzoeken van de Commissie Duivesteijn en van de Algemene Rekenkamer naar Geluidsisolatie Schiphol fase 2.

Conclusie: Vanaf 1996 werd 2 keer een nieuwe luchtvaartwet aangenomen, waaraan binnen een paar maanden blijkt dat deze niet voldoen. Vanaf 1996 hebben wij veel meer overlast dan toegestaan en beloofd. Consequenties zijn tot op heden niet genomen, waardoor wij al jaren ernstig gedupeerd zijn. Van de dubbeldoelstelling wordt alleen de groei van Schiphol gehaald.

Bovendien is de wet betreffende de veiligheid naar aanleiding van de parlementaire enquête Bijlmerramp met voeten getreden en aan de kant geschoven.

Daarnaast zijn er nog de bevindingen van de commissie Eversdijk: de manier van bepalen geluidsbelasting klopt van geen kant, het handhavingssysteem is onbetrouwbaar, beleid en besluiten moeten hierdoor herzien worden. In december 2000 kwam de Commissie Berkhout (conceptadvies 1b) al tot soortgelijke conclusies. Ook de commissie MER 2002 heeft kamer en kabinet destijds geïnformeerd over deze problematiek. Maar de politiek is doof en/of blind en gaat blind voor de groei van Schiphol.

In het NHD van 29 juni 2005 lees ik, dat Schiphol de volgende plannen heeft ingediend: De luchthaven wil gaan experimenteren met andere vliegmethodes om de overlast te beperken. De wettelijke geluidsnormen moeten dan wel vervallen. Ook wordt gevraagd de grenswaarden alvast op bepaalde punten te versoepelen.

Dit lijkt mij niet zo'n goed idee. Ik kom gezien bovenstaande ervaringen tot de volgende aanbevelingen:

- een parlementaire enquête over het vanaf 1990 gevolgde Schipholbeleid met als doel om erachter te komen hoe het zo vreselijk mis is gelopen en genoegdoening en schadeloosstelling voor de gedupeerden van geluidsoverlast.
- eindelijk eens accijns en BTW heffen op vliegtuigbrandstof met een vergelijkbaar percentage als bij personenauto's, vrachtwagens en bussen.
- dat ook vliegtuigen naar rato meedoen en/of meebetalen bij de komende maatregelen om de uitstoot van fijnstof te beperken.
- genoegdoening en schadeloosstelling van gedupeerden van geluidsoverlast. Gedupeerden moeten deze krijgen en niet zoals nu zelf aanvragen.
- terugbrengen van de geluidsoverlast zoals ons jaren is beloofd.

- na jaren geëxperimenteer eindelijk een geluidmeetsysteem dat de werkelijke geluidsbelasting bepaald.
- een duidelijk en betrouwbaar handhavingssysteem

Bovenstaande maatregelen zullen mijn (nu minimale) vertrouwen in de overheid vergroten.

met vriendelijke groet

XXXXXXXXX  
XXXXXXXX XX  
XXXX XX Assendelft

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid

<b>uw brief van:</b>	<b>schiphol-o:</b> 29 juni 2005	<b>contactpersoon:</b> BBBBBBB
<b>uw kenmerk:</b>	<b>ons kenmerk: CD&amp;MS/2005/29498</b> Deze brief is op 29 juni per e-mail verzonden	<b>toestelnummer:</b> XXXXXXXXXX
<b>onderwerp:</b> Verbetervoorstel in het kader van "Evaluatie Schipholbeleid" Bescherming CNS-infrastructuur	<b>bijlage(n):</b> 1	<b>faxnummer:</b> XXXXXXXXXXXX

Geachte Heer XXXXX

Bij de start van het programma "Evaluatie Schipholbeleid" heeft LVNL besloten om in principe geen eigen verbetervoorstellen in te dienen. Het aan U aangeboden sectorvoorstel, waaraan door LVNL is meegewerkt, bevat nagenoeg alle elementen welke voor ons van belang zijn voor een veilige en efficiënte bedrijfsvoering, waarbij naar ons idee voldoende ruimte aanwezig is om in goed overleg met de omgeving een milieubalans te vinden welke recht doet aan alle belanghebbenden.

De specifieke verantwoordelijkheid van LVNL ten aanzien van de ondersteunende infrastructuur brengt echter één verbetervoorstel met zich mee dat niet in het sectorvoorstel is opgenomen. Dit betreft een omissie in het Luchthavenindelingbesluit (LIB), welke door ons aan de orde is gesteld bij de voorbereiding voor de Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens (project RRKL). Deze omissie betreft een onvoldoende bescherming van de ongestoorde werking van de infrastructuur voor de afhandeling van het vertrekkende en naderende luchtverkeer voor Schiphol.

Ter toelichting:

Op grond van artikel 5.23 lid 1b van de Wet Luchtvaart, heeft LVNL tot taak: het definiëren, verwerven, installeren, beheren en instandhouden van technische installaties en systemen ten behoeven van Luchtverkeersbeveiliging. Een belangrijk deel van die installaties betreft de Communicatie-, Navigatie- en Surveillance infrastructuur (CNS) welke verspreid over het hele land aanwezig is. De apparatuur wordt gebruikt om het radiocontact tussen de verkeersleiding en de piloten te onderhouden, navigatie van en naar luchthavens en op luchtverkeerswegen mogelijk te maken en de plaatsbepaling van vliegtuigen zeker te stellen. De aan Schiphol gerelateerde systemen zijn vermeld in bijlage 1. Hierbij dient te worden opgemerkt dat bij toekomstige wijzigingen, aanpassingen of uitbreidingen hiervan ook een aanpassing van het LIB gerealiseerd moet kunnen worden voor een ongestoorde werking van deze nieuwe infrastructuur.

*Alle CNS- apparatuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antenne systemen. Net als bij bijvoorbeeld Gsm-telefoons zijn de radiosignalen van CNS- apparatuur gevoelig voor afscherming, reflecties en verstoring door obstakels in de directe omgeving van de antennesystemen. De mate van verstoring is sterk afhankelijk van de soort apparatuur en de hoogte, vorm en plaats van de eventuele obstakels. Verstoring van de apparatuur maakt de radiobakens minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar waardoor direct de veiligheid van het luchtverkeer en dientengevolge de capaciteit van de luchthaven beïnvloed wordt. Het is daarom in het belang van de luchtvaart alles in het werk te stellen wat mogelijk is om de diverse systemen tegen versturende obstakels te beschermen. Door ICAO is in regelgeving vastgelegd waaraan de kwaliteit van de diverse radiosignalen minimaal moet voldoen en daardoor ook de benodigde beschermingsgebieden.*

Beschrijving van het verbetervoorstel:

In hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart is in artikel 8.7 lid 2c vastgelegd dat in het Luchthavenindelingbesluit beperkingen ten aanzien van: “de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer”, worden opgenomen. Dit artikel biedt bescherming voor aan de luchthaven Schiphol gebonden CNS- infrastructuur. Bij het ontwerp van het Luchthavenindelingbesluit is echter uitsluitend rekening gehouden met de beschermingsgebieden voor de ILS'en en de VOR's SPL en AMS. Daarmee zijn vitale delen van de Schiphol-infrastructuur, zoals radars en zend/ontvangststations, nog onbeschermd.

In het project RRKL wordt naar analogie van artikel 8.7 in de artikelen 8.48 en 8.74 de bescherming voor de infrastructuur voor de regionale luchthavens geregeld. Alhoewel de intentie van de artikelen 8.7, 8.48 en 8.74 met betrekking tot de bescherming van de infrastructuur dezelfde is, zijn de toelichtingen op die artikelen niet identiek. De toelichting op artikel 8.48 en 8.74 is aanmerkelijk uitgebreider en betreft de volledige infrastructuur welke voor een luchthaven vereist is. Mogelijk kan een verwijzing hiernaar in de toelichting op artikel 8.7 verdere consistentie en de vereiste bescherming bewerkstelligen.

Met de voorgestelde aanpassing is dan de CNS infrastructuur beschermt conform de meest recente aanbevelingen uit “ICAO guidance material”<sup>1</sup>

*Verwachte effecten voor de mainport en gevolgen voor de omgeving*

De effecten voor de mainport en de gevolgen voor de omgeving hebben vooral betrekking op mogelijke bouwbeperkingen van tijdelijke of definitieve aard. Goede werking van de CNS infrastructuur is echter wel een voorwaarde voor het realiseren van een veilige en betrouwbare operatie. Niet optimaal functionerende communicatie of radarapparatuur kan bijzondere verkeersmaatregelen noodzakelijk maken, teneinde de vereiste veiligheidsstandaard te kunnen garanderen. De capaciteit kan hierdoor worden gelimiteerd. Verbeterde bescherming van de infrastructuur heeft op zich geen negatieve effecten op de bescherming van omgeving.

*Wijze van uitvoering*

Aanpassing van de toelichting op artikel 8.7 van de Luchtvaartwet in het Luchthavenindelingbesluit conform artikelen 8.48 en 8.74 van de RRKL-wet. Met in acht name van het betreffende ICAO “guidance material”.

Door LVNL zijn alle noodzakelijke beschermingsgebieden geïnventariseerd en kunnen op afroep aangeleverd worden om op te nemen in de kaarten met beperkingengebieden in het Luchthavenindelingbesluit voor de luchthaven Schiphol.

Met vriendelijke groet

XXXXXXXXX

Adviseur

Corporate Development & Management Service

---

<sup>1</sup> “European Guidance Material on building restricted areas”

Uitgegeven door het Europese en Noord Atlantische ICAO bureau in September 2004



## Bijlage 1

### Indeling CNS – infrastructuur

#### Schiphol

ILS 18R, ILS 18C, ILS 36C, ILS 36R, ILS 06, ILS 27, ILS 22  
LOC Weesp, LOC Nieuwkoop, LOC Buitenkaag, LOC Assendelft  
VOR SPL, VOR AMS  
TAR S, TAR 4, SMR 1, SMR 2, SMR 3, MLT  
VDF Schiphol  
Zendstation Riekerpolder  
Ontvangststation A  
Ontvangststation B  
Noodzendstation Schiphol TWR  
Noodzendstation Schiphol Oost  
Noodontvangststation Schiphol Oost  
Noodontvangststation Schiphol Centrum



05.006539

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART				
Reg. nr.				
Doss. nr.				
Datum: 24 JUNI 2005				
Ter behandeling aan:				Overnemen
LH				
Afdeling: <small>copy sk</small>				
Afdieningstermijn: 22-07-05				

Haarlem, 21 juni '05

Geacht Projectbureau,

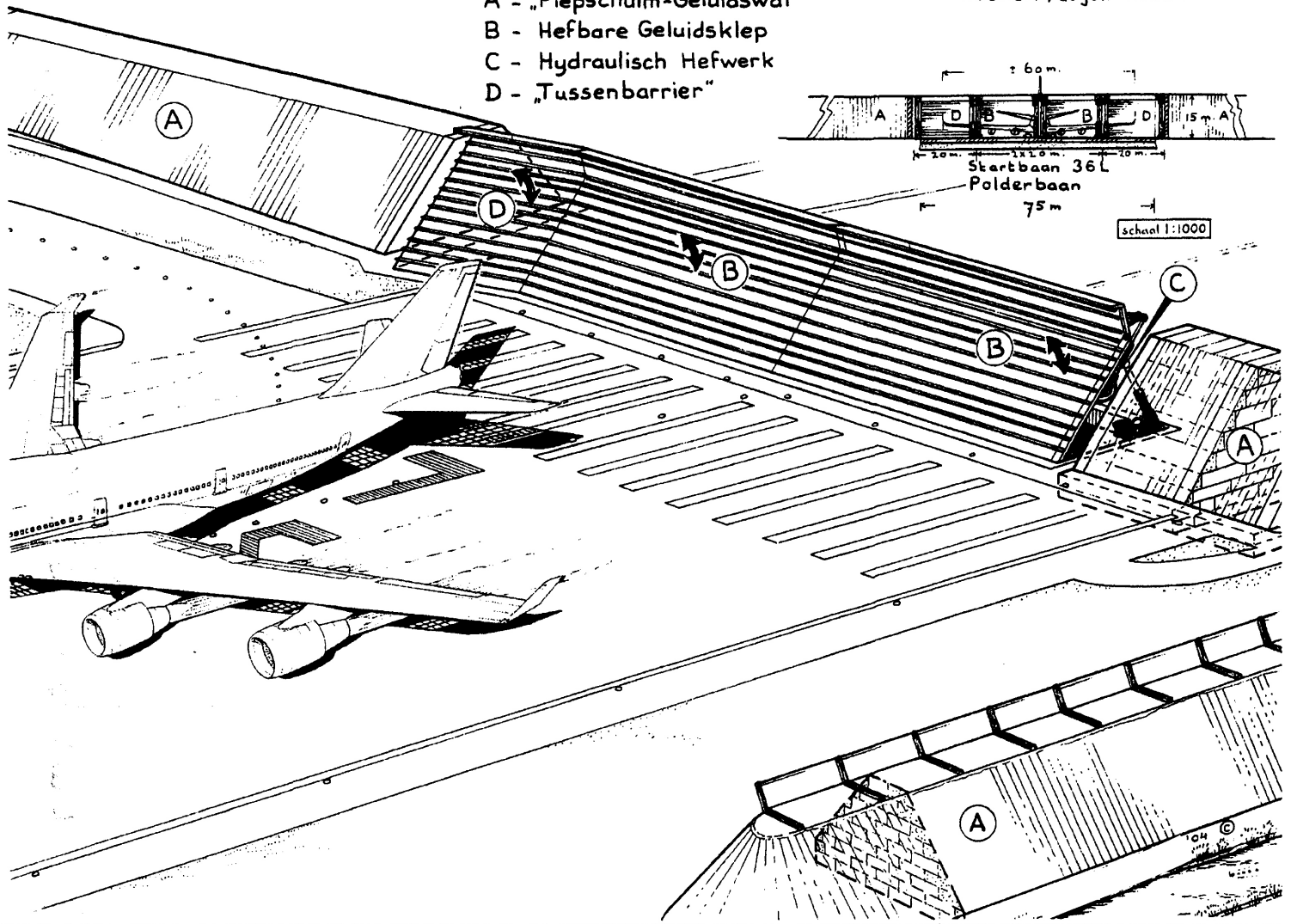
Hierbij mijn ontwerp dat vermindering van geluidsoverlast, bij het starten en optaxiën naar en op de Polderbaan ter ontlasting van overlast voor Hoofddorp, zal brengen.

Hoogachtend.

# NOISE - barrierwall Geluidsklepdijk

ontwerp: 1  
Haarlem, 20 juli 2004.

- A - „Piepschuim“-Geluidswal
- B - Hefbare Geluidsklep
- C - Hydraulisch Hefwerk
- D - „Tussenbarrier“



## Kleine uitleg ontwerp:

De hefbare Geluidsklep (Noise-barrier) is afgeleid van de beweegbare kleppen op vliegtuigschepen (U.S.A.); hier is niet het geluid de boosdoener, maar meer de kracht van de op volle toeren draaiende motoren tijdens de start.

De piepschuim-geluidswallen zijn zeer licht en kunnen eventueel als crash-barrier fungeren.

E.e.a. is bekend bij Schiphol Airside (ingediend 20 juli '04), wel goed ontvangen maar niet verder uitgewerkt.

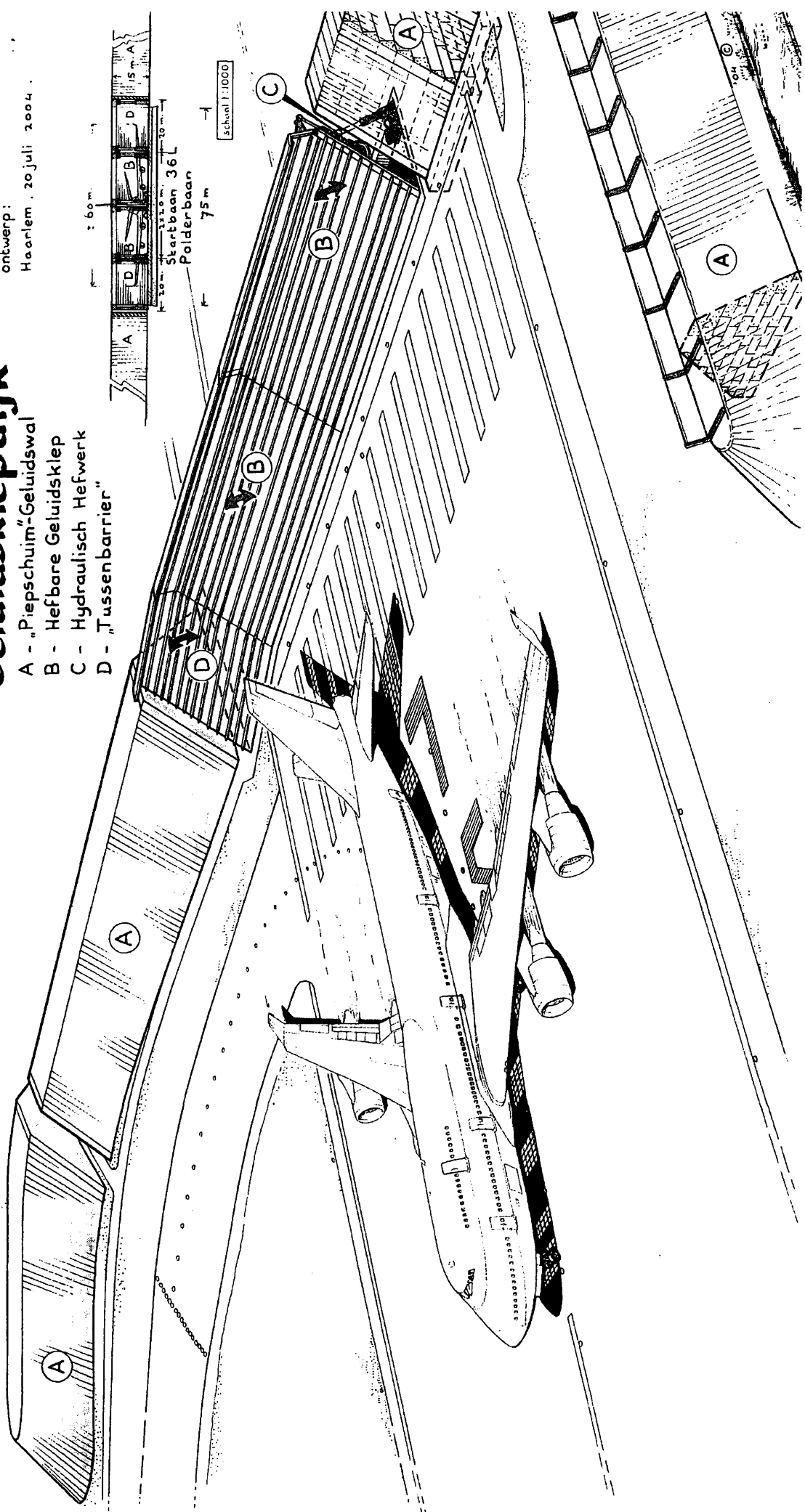
ontwerp:

Haarlem 21 juni 2005

# NOISE - barrierwall Geluidsklepdijk

ontwerp:  
Haarlem, 20 juli 2004.

- A - "Piepschuim"-Geluidswal
- B - Hefbare Geluidsklep
- C - Hydraulisch Hefwerk
- D - „Tussenbarrier“

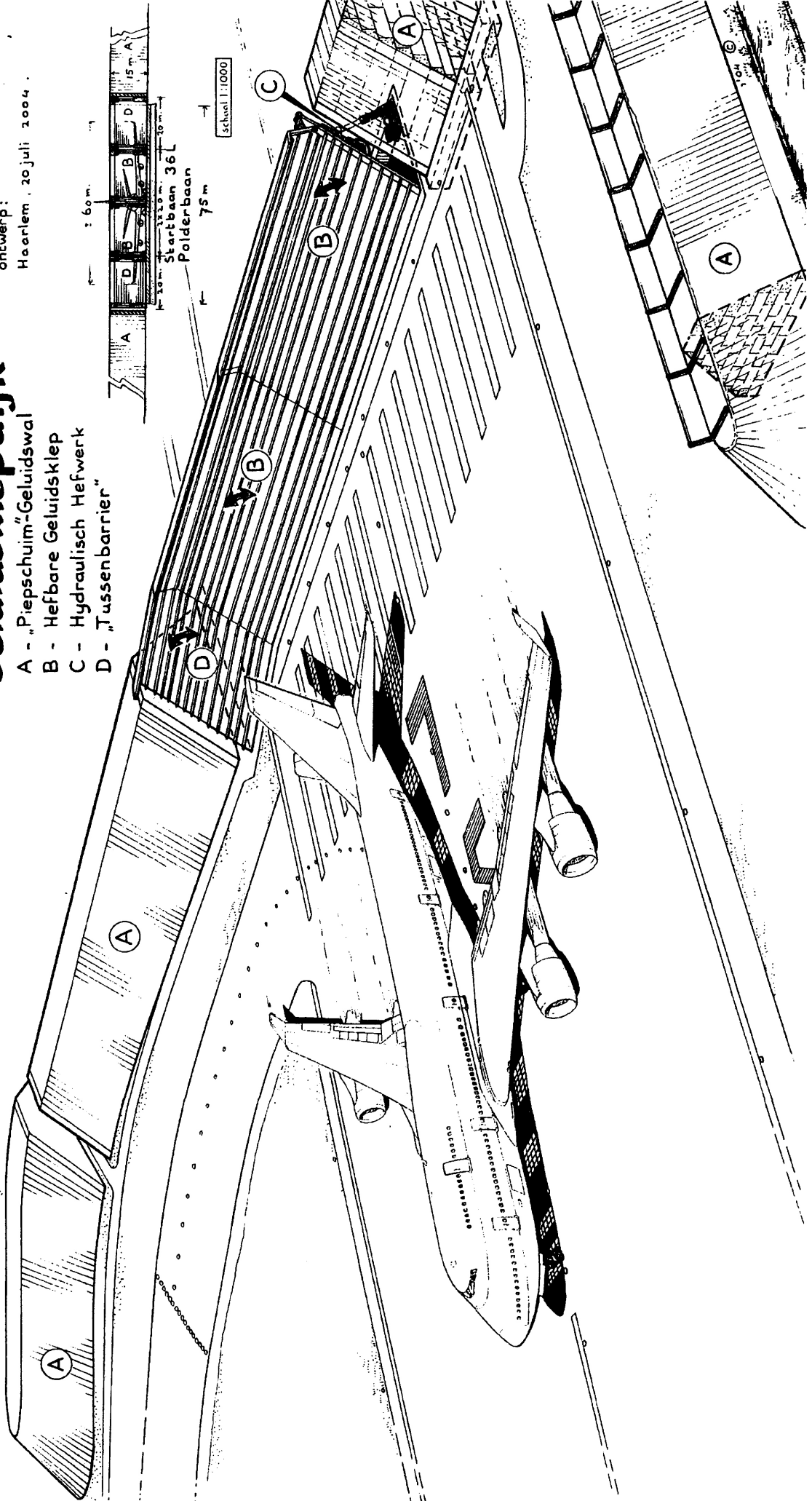


# NOISE - barrierwall Geluidsklepdijk

ontwerp:

Haarlem, 20 juli 2004.

- A - „Piepschuim“-Geluidswal
- B - Hefbare Geluidsklep
- C - Hydraulisch Hefwerk
- D - „Tussenbarrier“



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.

**Van:** XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

**Verzonden:** donderdag 30 juni 2005 12:15

**Aan:** evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl

**CC:** XXXXXXXXXXX

**Onderwerp:** onze zienswijzen met betrekking tot het evaluatiebeleid Luchthaven Schiphol.

Zeer geachte Dames/Heren,

Ter inleiding een beknopte positie en situatiebepaling.

Lingbeek BV gevestigd te Rozenburg NH Kruisweg 471 1437 CL is een bedrijf dat zich bezig houdt met het verhuur van bedrijfsruimten.

Het terrein waarop Lingbeek BV gevestigd is in 1979 aangekocht. Rond 1990 is het gebouwencomplex voltooid waardoor huurders hun ruimtes konden betrekken. Toen echter de Kaagbaan in 1997 met 250 meter werd verlengd ten behoeve van het zware vliegverkeer kwamen er klachten van huurders over de geluidsoverlast. De geluidsbelasting was vanwege de verlenging opgelopen van rond 30 KE tot 65 KE.

Er ontstond een situatie waarbij huurders afhaakten of hun contracten niet wilden verlengen.

Vanaf oktober 1997 hebben wij contacten gelegd met instanties ten einde een compensatie te verkrijgen in de vorm van nadeelcompensatie enz. opdat onze inkomsten op minimaal hetzelfde niveau kan blijven dan voor de verlenging.

Een deel van onze locatie aan de rand van het Luchthaventerrein Schiphol bestaat reeds vanaf 1973.

In november 2002 ontvingen wij een schrijven van de het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, nadat wij daarvoor ook met het Ministerie van Vrom contact hadden gehad, dat wij mochten blijven functioneren op bovengenoemde locatie (Kruisweg 471)

Gezien onze ligging in het verlengde van de huidige Kaagbaan :veiligheidszone in engere zin :veiligheidssloopzone, worden Lingbeek BV en het van Wijk Benzinstation BV geconfronteerd met de consequenties van de nieuwe Luchtvaartwet 2003 en in het bijzonder het LIB.

Dit laatste houdt in dat uitbreidings- en hoogtebeperkingen ons doen en laten bepalen.

Ten aanzien van de huurders zijn uiteraard dergelijke beperkingen ook van toepassing. Aangezien het Ministerie er in oktober 1997 van uit ging, dat ons complex voor 2015 geamoveerd zou worden hebben wij geen kansen kunnen benutten om onze inkomsten nadien op peil te houden. De gemeente Haarlemmermeer had ons al laten weten, dat investeringen onzerzijds niet zouden worden vergoed indien wij om welke redenen dan ook moesten vertrekken.

De uitslag in november 2002 dat wij konden blijven kwam in feite te laat om nog vergunningen aan te kunnen vragen voor investeringen waarbij geen extra personen op hetzelfde gebied zouden komen te werken. (veiligheidssloopzone)

Wij zitten dus als Lingbeek BV gebonden aan het LIB dat eigenlijk bedoeld is om ook de Polderbaan te kunnen gebruiken, terwijl wij sinds 1997 onder de verlengde Kaagbaan vallen en niets met de Polderbaan van doen hebben.

Het Schadeschap Luchthaven Schiphol is niet bevoegd op grond van gemeenschappelijke regeling onze schadeclaims in de vorm van nadeelcompensatie, bedrijfsbeperkingen op grond van de nieuwe Luchtvaartwet, waardevermindering van bedrijfsgebouwen door vliegtuigtrillingen en waardedaling van opstallen en onroerend goed met ons te regelen. Waarschijnlijk zijn de mogelijkheden van het Schadeschap Luchthaven Schiphol door opgestelde regelgeving van diverse instanties zodanig dat wij nu voor de derde keer bij de Rechtbank te Haarlem zijn beland nadat wij ook twee keer bij de Raad van State zijn geweest.

Ook vallen wij volgens het Schadeschap Luchthaven Schiphol niet onder de nieuwe Luchtvaartwet met betrekking tot schadevergoedingen.

Wij vinden dat indien het voor speciaal zwaar vliegtuigverkeer nodig is om de Kaagbaan te verlengen (beslissing op regeringsniveau) het niet behoeft in te houden, dat wij als direct betrokken bedrijf hiervoor geen compensatie ontvangen.

Wij leggen ons neer bij het feit dat er uit veiligheidsoverwegingen hoogtebeperkingen in gesteld worden. Maar de eenzijdigheid die er in de praktijk ontstaat dat wij als bedrijven alleen nog maar mogen blijven en dat wij zelf ook geen enkele mogelijkheid kunnen uitvoeren om onze bedrijfsopbrengsten op peil te houden laat staan een normale toename van inkomsten kunnen bereiken, vinden wij niet in overeenstemming met de beginselen van rechtspraak.

Ons voorstel: laat de overheid ons rechtstreeks compenseren voor de nadelige effecten die bedrijven ondervinden vanwege haar Schipholbeleid, en geef deze bedrijven de ruimte om binnen de mogelijkheden van dat beleid zelf een deel van hun omzetderving te kunnen goed maken.

Gaarne tot nadere toelichting bereid.

Hoogachtend,

XXXXXXXXXX namens Lingbeek BV en haar huurders.

:

**Van:** XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

**Verzonden:** donderdag 30 juni 2005 16:37

**Aan:** evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl

**Onderwerp:** geen vliegverkeer boven Nes aan de Amstel

Geachte dames, geachte heren,

ten eerste, hartelijk dank voor de gelegenheid om ook de mening van de burgers in de omgeving van Schiphol mee te nemen in de evaluatie. Ik heb reeds geprobeerd om mijn mening via de website te geven maar heb niet het idee dat het daadwerkelijk lukte (geen gelegenheid gegeven om 'bericht sturen' enz.) vandaar dus nu via een gewone e-mail.

Voorstel:

Geen vliegverkeer boven Nes aan de Amstel (een klein dorp ten zuiden van Amstelveen, omringd door weilanden).

Motief

Ik ben in Nes aan de Amstel komen wonen in 1970 - toendertijd was er geen overvliegende vliegverkeer. Wat toen niet noodzakelijk was zou vandaag ook niet nodig moeten zijn - de ligging van steden waarop gevlogen wordt is niet veranderd.....

Onderbouwing

Het vliegverkeer boven dit klein dorp (niet eens een kilometer breed) is in de laatste jaren extreem veranderd. In 1970 was er geen vliegverkeer boven het dorp. In de laatste tien jaar begon men met alleen opstijgende vliegtuigen richting zuid-oost, nu sinds de laatste twee jaren betreft het én opstijgende én dalende vliegverkeer vanuit verschillende richtingen: het lijkt alsof Nes aan de Amstel nu pal onder een kruispunt van vliegverkeer ligt. Dit was duidelijk op de 'radarscherm' te zien tijdens mijn gesprek met dhr. J. Gosse bij de informatieavond van de Gemeente Amstelveen op 19 april j.l. Omdat een oorspronkelijk vliegp pad zodanig veranderde, zijn er nu reeds enkele jaren nadelige effecten m.b.t. milieubelasting en gezondheid van inwoners:

- vliegtuiglawaai waar eerst geen vliegverkeer bestond;
- daling van huisprijzen i.v.m. vliegtuiglawaai
- de rust in de polder is nu ver te zoeken (natuurgebied t.b.v. grutto bescherming, bovendien werd de Middenpolder (waaronder Nes aan de Amstel) onlangs door de gemeente Amstelveen aangeprezen als zijnde een belangrijke oasis van rust die gehandhaafd dient te worden)
- er is een verhoogde kans op luchtvervuiling (kerosene) - luchtvervuiling is een van de milieu problemen die men nu heel dringend wilt oplossen.

Verwachte effecten bij het invoeren van dit voorstel:

- voor inwoners de kans om met open ramen te wonen (overdag en 's nachts)
- voor inwoners de kans om weer in de tuin te zitten én een gesprek te voeren
- voor inwoners de kans om weer hun eigen groenten te kweken
- voor inwoners het idee dat men weer gezond leeft (waarom heeft Nes een hoge aantal kankerpatiënten ?)
- voor Schiphol zelf zou er geen nadelige effecten zijn indien men het vliegp pad niet meer over Nes aan de Amstel laat gaan.
- de vliegtuigmaatschappijen zouden de piloten beter kunnen instrueren zodat men niet meer de kerktoren van Nes gebruiken als wegwijzer;
- voor het omringende gebied zou er geen problemen moeten zijn indien men niet meer over de twee straten van Nes zouden vliegen - Mijdrecht is zo ver weg dat vliegtuigen wel op een goede hoogte zijn bij het overheen vliegen (in Nes zijn de vliegtuigen zo laag dat men heel goed kan lezen om welke vliegmaatschappij het gaat).

Wijze van uitvoering en termijn

Het vliegp pad voor vertrekkende een aankomende vliegtuigen zodanig aanpassen dat er niet meer over een klein dorp gevlogen wordt. Deze voorstel zo spoedig mogelijk invoeren.

Mijn dank voor het meenemen van bovengenoemde punten tijdens de verdere evaluatie procedure.

Met vriendelijke groeten

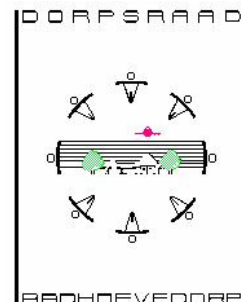
XXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXX

XXXX XX Nes aan de Amstel (gem. Amstelveen)

tel: thuis : XXXXXXXXXXXX

fax: XXXXXXXXXXXX



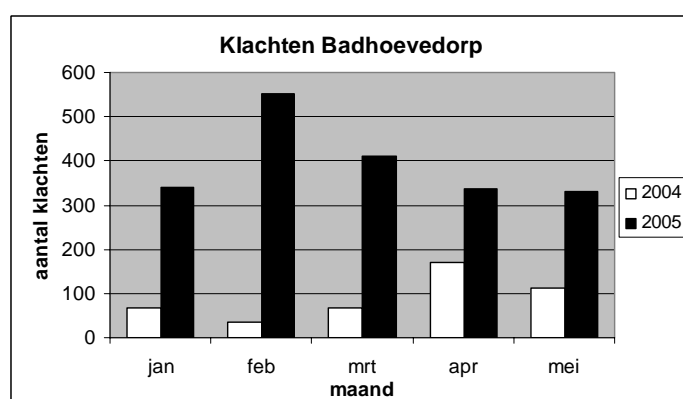
Aan de Minster van Verkeer en Waterstaat.

Datum  
30 juni 2005

## Evaluatie Schipholbeleid

Badhoevedorp heeft sinds een half jaar bijzonder veel last van het parallel uitvliegen van de Zwanenburgbaan en de Polderbaan. Onderstaand diagram spreekt daarbij voor zich.

Onze reactie en verbetervoorstel richt zich dan ook vooral op de ervaringen die we hiermee de afgelopen periode hebben opgedaan.



- **Communicatie.** Deze is ronduit slecht geweest. Deze is er niet op gericht geweest om begrip te kweken voor de situatie. Het besluit voor de tijdelijke beheermaatregel is via Teletekst tot ons gekomen. Verdere communicatie vanuit de LVNL bestond uit 2 afschriften van zeer technische brieven. Als betrokken dorp moesten we constateren dat we niet aan de zijlijn stonden, maar op de tribune zaten.  
Dus communiceer als burens en doe dat open en vanuit respect voor elkaar.
- **Verantwoordelijkheden.** De verantwoordelijkheden en de belangenvertegenwoordiging van de bij het proces betrokken partijen zijn onbekend en lijken soms tendentius. De aanleiding en het totstandkomen van deze tijdelijke beheermaatregel is uiterst merkwaardig. Niemand in het proces voelt zich verantwoordelijk voor Badhoevedorp; niet in de besluitvorming en niet in de uitvoeringsfase. Merkwaardig, gezien de impact voor het dorp.  
Dus maak verantwoordelijkheden transparant en zuiver.
- **Beleidsverantwoording.** De Polderbaan zou verlichting in de geluidsoverlast brengen. Volgens een "incident" bij parallel uitvliegen wat dit de aanleiding voor de tijdelijke beheermaatregel. Drie maanden later blijkt dat aan de ene kant het incident geen incident betrof en dat het onderzoek naar alternatieven ook nog veel langer gaat duren. Bovendien heeft de KLM grote twijfels heeft bij de ingeslagen weg naar de oplossing om te komen tot een juiste benutting van twee uitvliegroutes.  
De uitgangspunten zijn dermate gewijzigd dat het niet meer verantwoord is om

Dorpsraad Badhoevedorp

Postbus 60, 1170 AB Badhoevedorp  
Secretariaat tel. 020 – 659 5068, email [secretaris@dorpsraadbadhoevedorp.nl](mailto:secretaris@dorpsraadbadhoevedorp.nl)  
Postbank 3613197, Bank 52.46.46.902 en 35.96.08.965  
Kamer van Koophandel Amsterdam nr 40594833  
Website: [www.dorpsraadbadhoevedorp.nl](http://www.dorpsraadbadhoevedorp.nl)

Datum  
30 juni 2005

het huidige beleid van de tijdelijke beheermaatregel – die minstens tot voorjaar 2006 duurt – vast te houden.

Naar ons idee is een evaluatie op dit moment van het proces rondom de tijdelijke beheermaatregel een heel interessante casus waar veel uit te leren valt.

Vanwege de positie van Badhoevedorp ten opzichte van de ligging van Schiphol heeft dit dorp te maken met alle aspecten die binnenkort in de nieuwe wetgeving ten aanzien van het geluid van Schiphol van belang wordt. Wij verwijzen u ook hiermee naar onze website.

Wij stellen hiermee onze kennis en ervaring, zoals deze de afgelopen jaren is opgedaan, ter beschikking in de verdere samenwerking tussen de verschillende instanties.

Met vriendelijke groet,  
namens het bestuur van de Dorpsraad Badhoevedorp,



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

## Idyllisch Schiphol ?

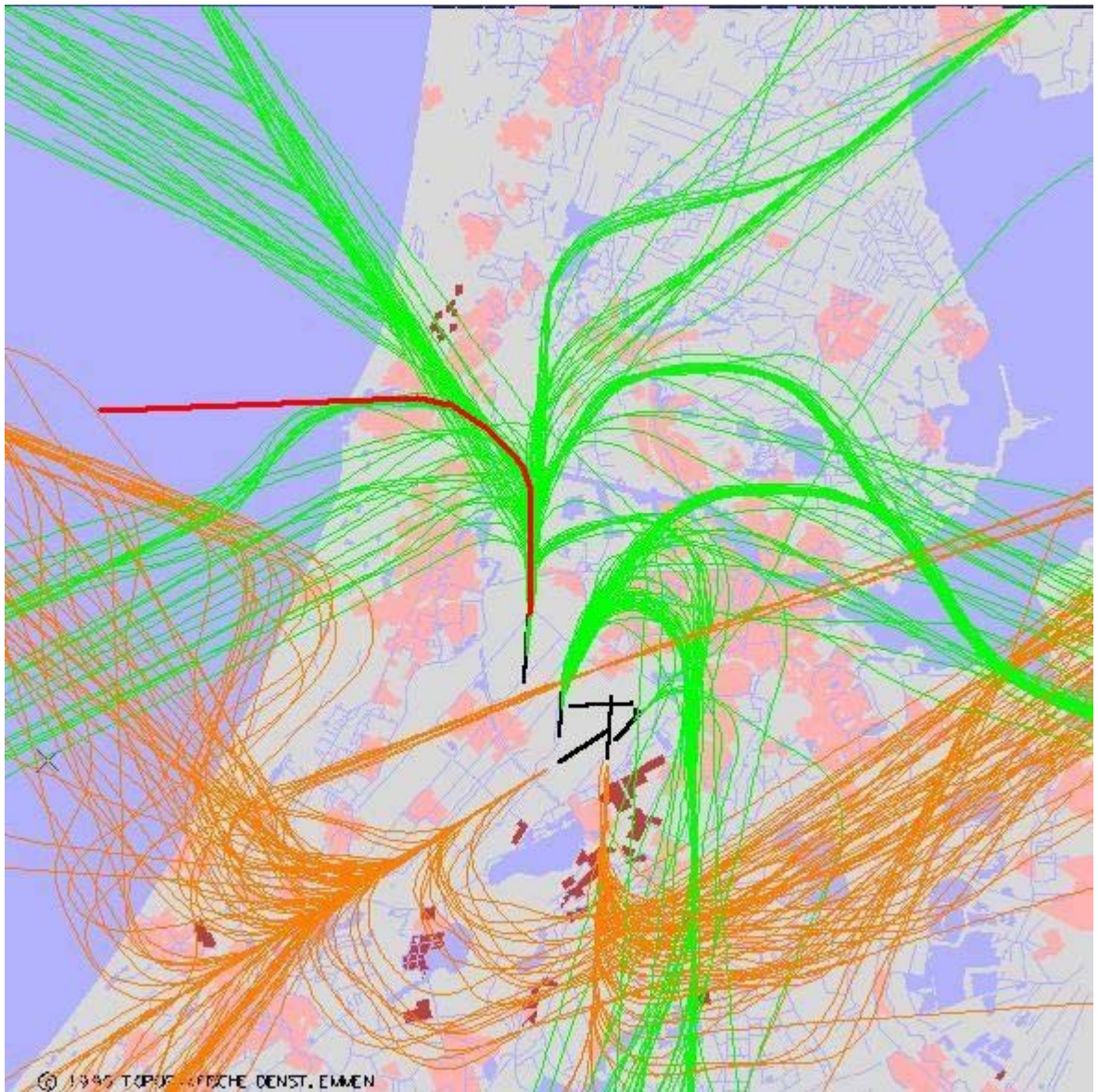
uit: brochure “Schiphol mag groeien, maar niet tegen elke prijs.”



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.

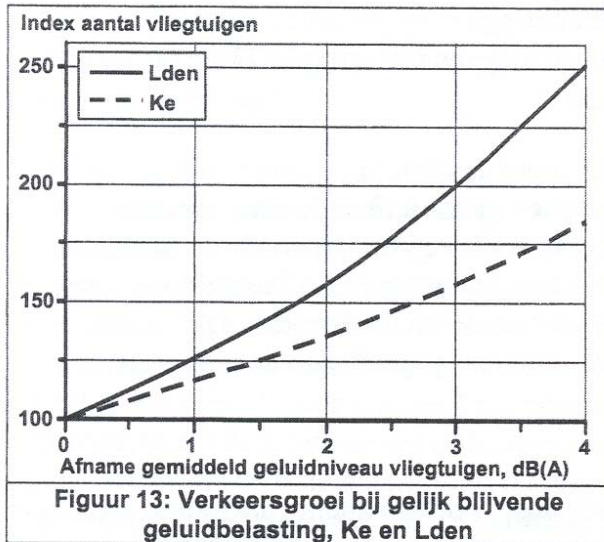
De daarin gestelde vragen en de gegeven antwoorden zijn natuurlijk wél uit 1963. Een tijd waarin het begrip vlieghinder niet of nauwelijks aan de orde was. Af en toe een vliegtuig. Interessant. Een boeing 747 die met bulderende motoren over je heen vliegt had men nog niet gehoord. Ook al zijn de uitkomsten 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)



Geluidszones vijfbanenstelsel





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.

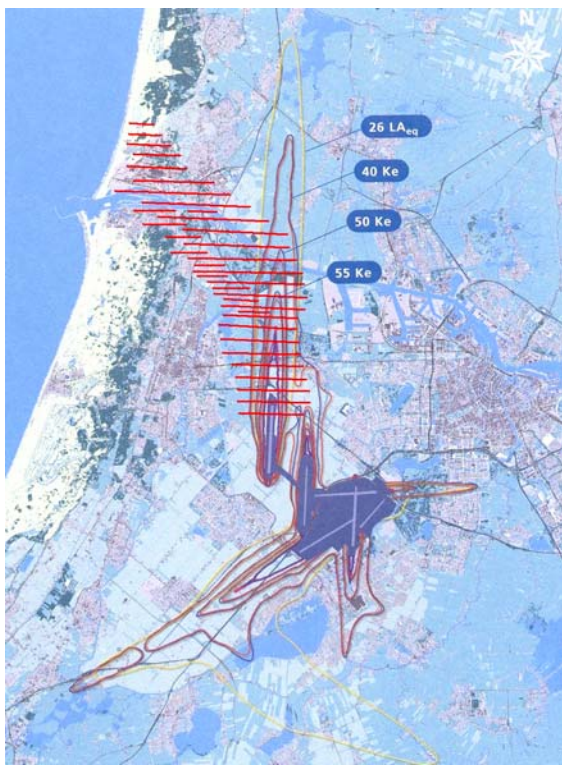
Contouren waarbinnen véél méér woningen, gehinderden en slaapverstoorden zijn.

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.

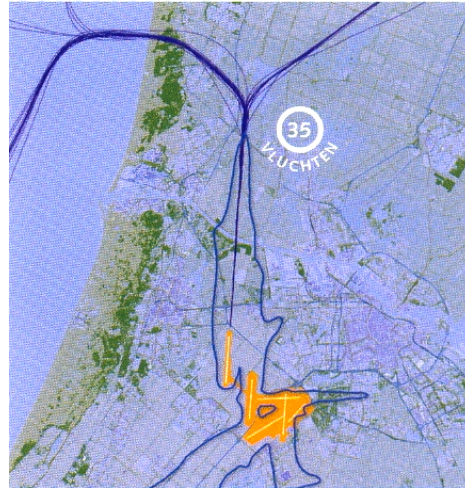
Bij Ke wordt (werd) een aantal dalers van 35 in de nacht in de berekening 10 x meegeteld en komt uit op een aantal van 350 vliegtuigen. en een aantal stijgers van 20 telt mee voor 200.

(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.)

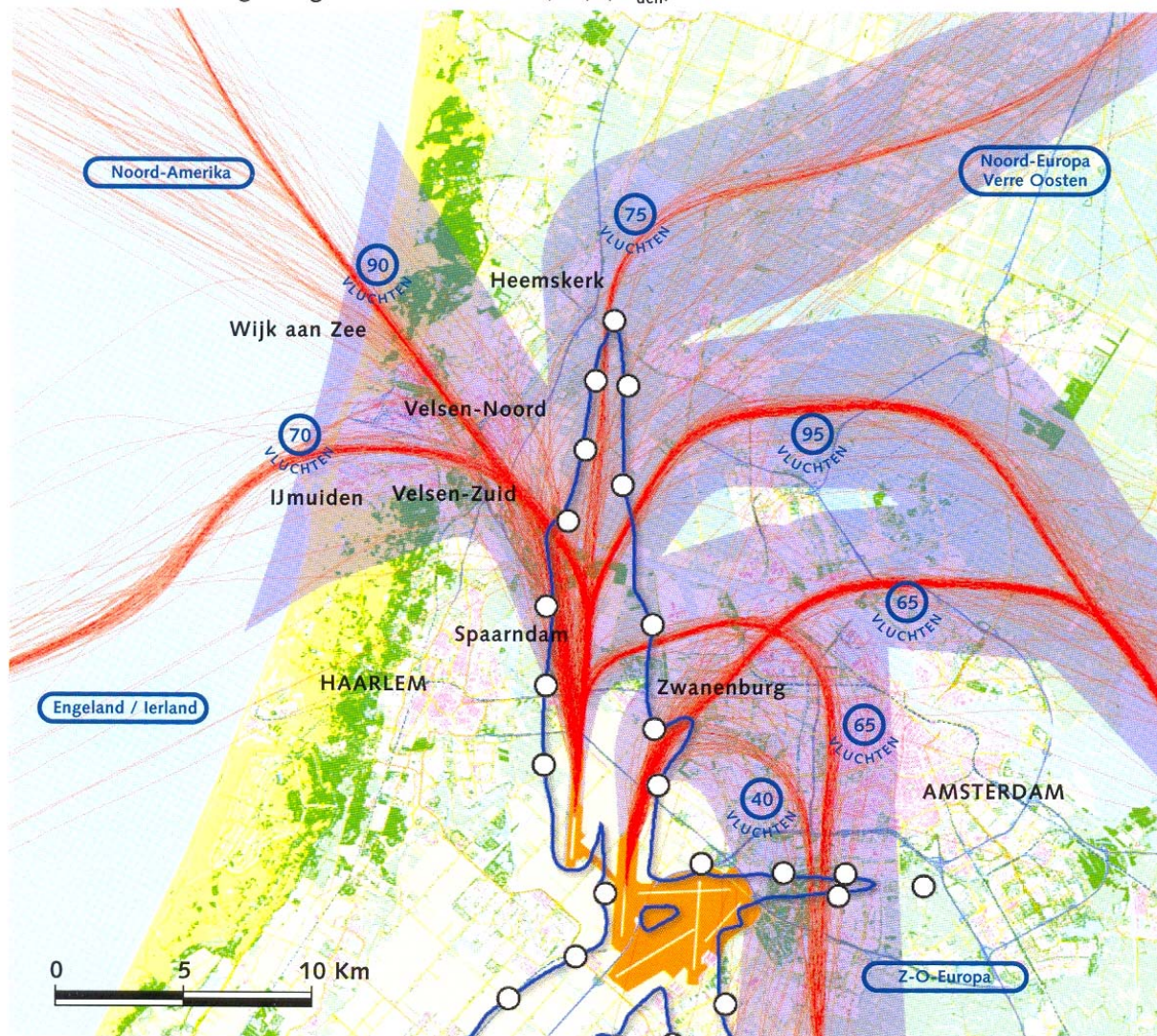
Niets tekort gezegd van de hinder in bijv. Assendelft waarover de 35 Ke-contouren liggen, mede gebaseerd op die 35 nachtelijke dalers c.q. 20 nachtelijke stijgers. Gevoegd bij de overkomende vliegtuigen overdag, is het daar m.n. in Assendelft-zuid, slecht toeven.

Maar die contouren geven wel de **suggé**tie 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<sup>e</sup> 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)

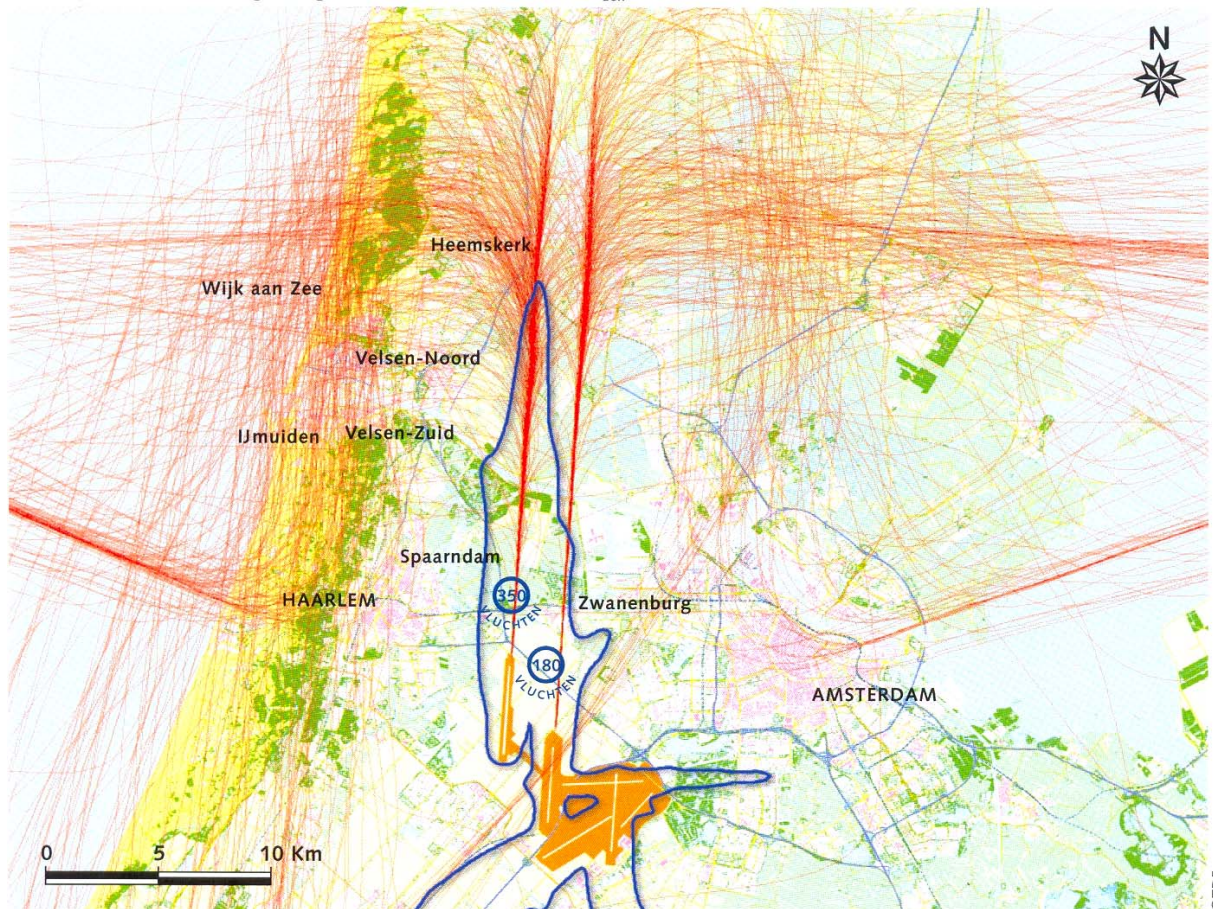
Startvluchten overdag met geluidscontouren 58 (dB(A) L<sub>den</sub>)



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<sup>e</sup> Kamer, regionale bijeenkomsten van hevig verontruste bewoners en bezoeken aan lokale politici. (broch. S en U)

Landingsvluchten overdag met geluidscontouren 58 (dB(A) L<sub>den</sub>)



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 rechtsonder.

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.

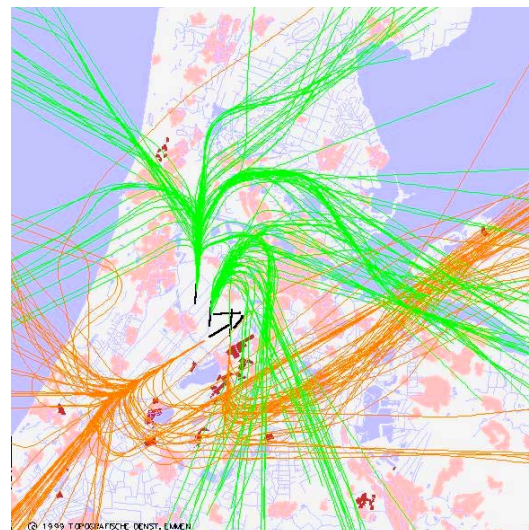
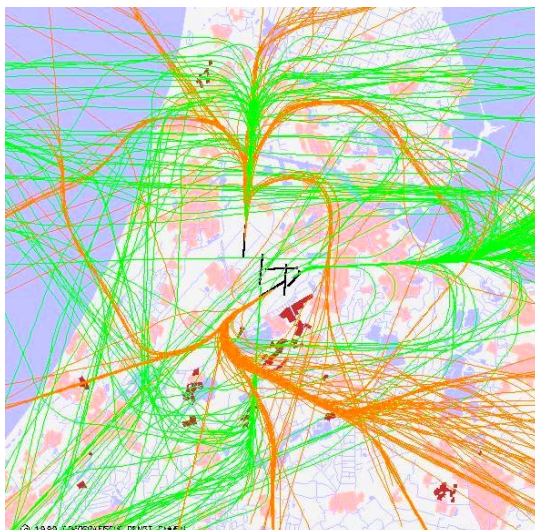
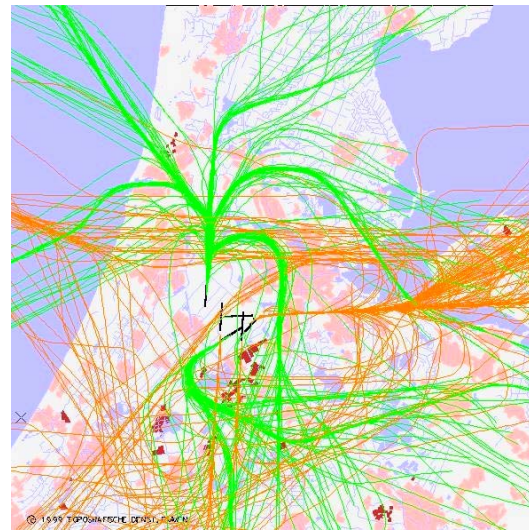
‘s Nachts, in de vroege ochtend, overdag en tot in de late avond !

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.

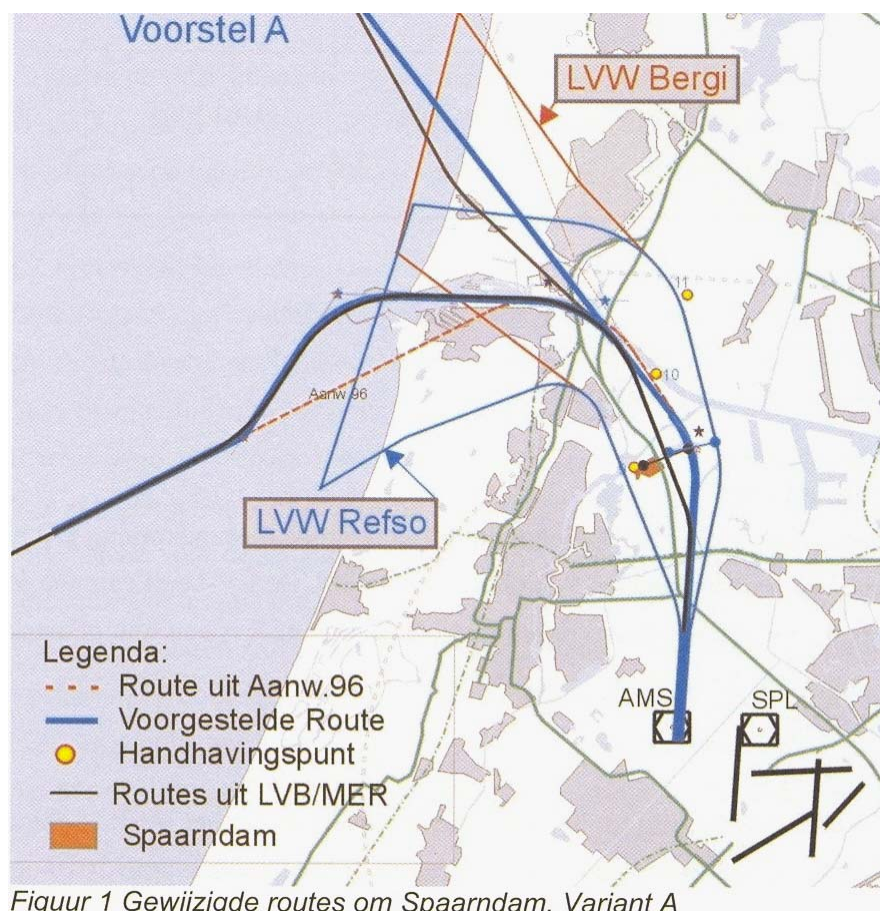
Bijna vergeten dat dát jaren geleden al was afgesproken. Het scheelt niet véél, maar wel een béetje voor de inwoners van Spaarndam-West en de zuidpunt van Velsersbroek.

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<sup>e</sup> bocht gevlogen en de 2<sup>e</sup> 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.....?

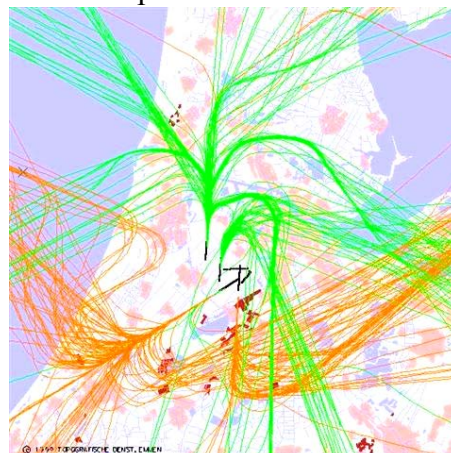
Of is er alleen maar mooi weer gespeeld in de krant en op radio en televisie ?

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) terug 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.

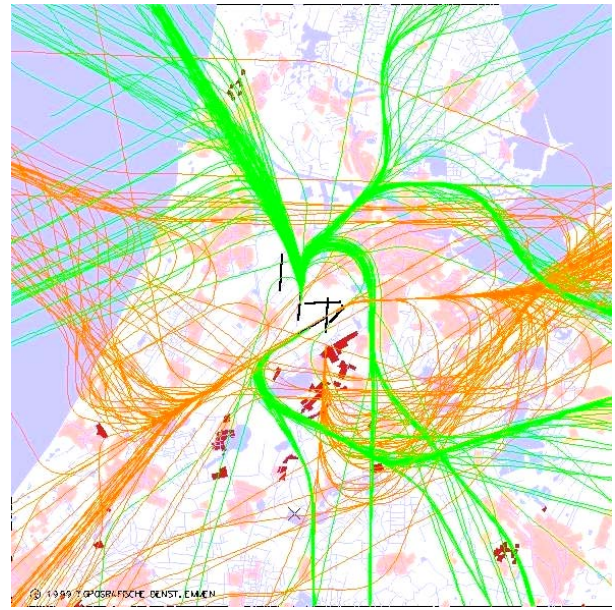
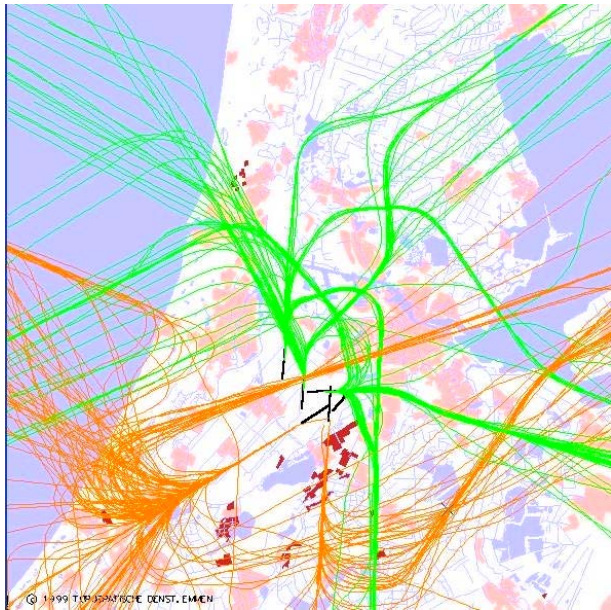
Maar ja , soms lijken ze wel beroerd te worden of erger van die kritiek en al die klachten. En hun mogelijkheden tot verandering zijn nihil óf uiterst beperkt. En antwoorden op vragen m.b.t. het steeds maar weer afwijken van die centerlijn, die zo mooi op de plaatjes met die kleine vliegtuigjes staat 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 kwalificatie "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.

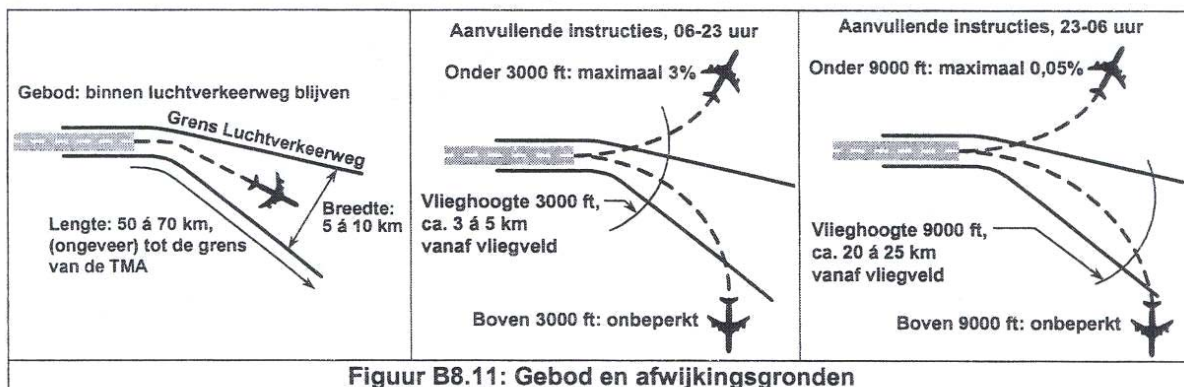
hoger te vliegen, zodat je overal onverantwoord overheen kunt. Sneller stijgen lijkt prima maar sneller afwijken is onacceptabel. Wel tot **40 %** van alle vliegbewegingen!

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 hóren. 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 kunnen 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, Buitenvelder, 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 gemaakt 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 staatssecretaris 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!

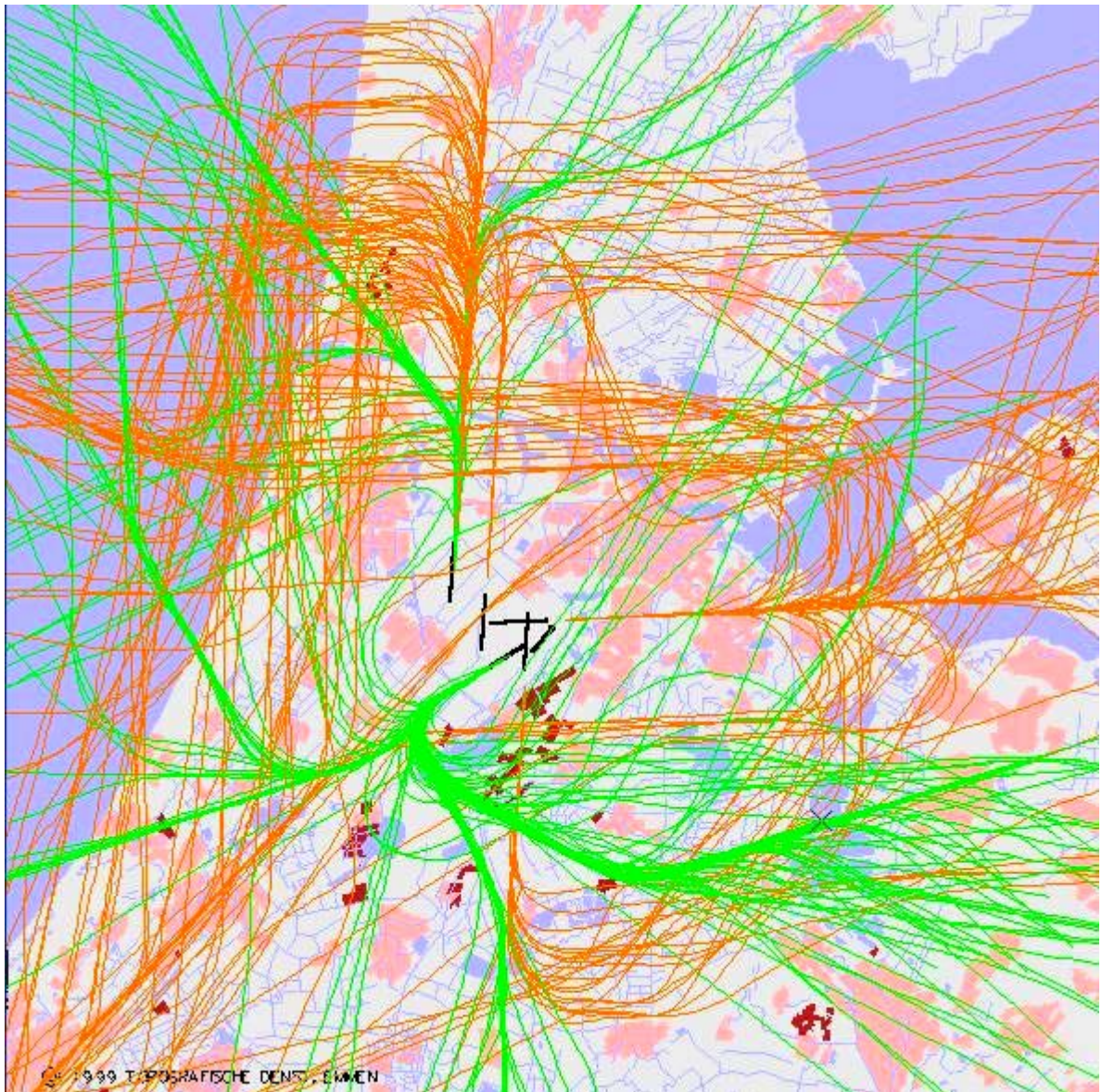
Het is te hopen dat deze gedachte een sterke rol gaat hebben in de stemhokjes.

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 !**

via e-mail verzonden

Geachte heer, mevrouw,

Met betrekking tot de evaluatie van het Schipholbeleid, geef ik u hierbij mijn zienswijze en verbetervoorstellen, in aanvulling op- en in samenhang met de verbetervoorstellen van:

- de gemeente Oostzaan
- de gemeente Zaanstad
- de gemeente Uithoorn
- de (bewoners-) Clustervertegenwoordigers in CROS.

1. Ruim vóór het vaststellen van de Richtlijnen voor het MER “Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol” zijn verschillende mogelijkheden voor een MMA ter tafel gebracht: o.a. spreiding van de piekdrukke bij het starten en wijziging van de baanpreferentie. Ik verzoek u deze te betrekken bij de evaluatie.
2. Ook van de kant van het NLR werd al in 2003 een bruikbare suggestie gedaan om te komen tot betere (milieuvriendelijker) alternatieven dan de in het aangehaalde MER, namelijk via een aanpassing van de preferentievolvergorden van de banen (NLR-CR-2003-539). Ook hiernaar is dient opnieuw aantoonbaar serieus en kwantitatief onderzoek gedaan te worden.
3. In het MER is de referentiesituatie(0) 2003 (zonder herstel) vergeleken met het gebruiksjaar 2005 met herstel (1). Waarbij de theoretische 50Lden contour dwars over het zuidelijk deel van ons dorp komt te liggen. In onze reactie op de startnotitie vroegen wij de initiatiefnemers destijds duidelijk aan te geven wat de wijziging betekent voor de intensiteit van het gebruik van de desbetreffende luchtverkeersweg en wat de effecten zijn in diverse referentiepunten in Oostzaan.  
In het definitieve MER werden wij geconfronteerd met een voor wat betreft de effecten van het herstel van de invoerfout zeer onduidelijke vorm van rapportage.  
De door ons gevraagde informatie levert na intensief speurwerk de volgende mogelijke conclusies:
  - 2.1 vanwege het herstel neemt de intensiteit van de Zwanenburgbaan in 2005 toe met 16752 starts per jaar (fig 1A blad 30 ) Bij 167 (voor 36C) vliegbare dagen per jaar betekent dit 100 toestellen per dag extra.
  - 2.2 Vanwege het feit dat de verkleuring oranje geel in kaart 4a blad 43 aangeeft dat alleen toename optreedt in het gebied onder de luchtverkeersweg 36C richting Pampus moeten wij aannemen dat de onder 2.1 aangegeven toename in intensiteit volledig tot uiting komt in dit gebied. Maw de gemeenten onder deze luchtverkeersweg zoals Zwanenburg, Zaanstad-zuid, Oostzaan en Landsmeer krijgen 100% van de toename te verwerken.
  - 2.3 Uit de bijgeleverde schaal (kaart 4a blad 43) blijkt dat wij rekening moeten houden met een toename van 4 dBA hetgeen meer dan een verdubbeling van de hinder tot gevolg heeft ten opzichte van de referentiesituatie.

Bovenstaand voorbeeld geeft aan dat voor een goede besluitvorming op elk niveau:

- parlement
- provincie
- gemeente
- particulier
- betrokken bedrijven (waaronder SCHIPHOL)

de effecten van de vergunde belasting op de omgeving in duidelijk herkenbare en bruikbare eenheden en vorm van presentatie beschikbaar gesteld moeten worden, zodat direct een betrouwbaar antwoord beschikbaar is op vraagstukken zoals:

Hoe vaak per dag/week/maand/jaar, met welk intervalpatroon en welk niveau aan feitelijke piekgeluidsbelasting op punt x in de omgeving,  
in planfase per scenario/wijziging via berekening cq berekende correctie van gemeten waarden.

Deze informatievoorziening waarborgt de bruikbaarheid van gegevens voor verantwoorde besluitvorming op elk niveau, zonder enig direct nadeel voor de groei van de luchthaven



4. Uit procesbeschrijving 2.2 van de desbetreffende MER blijkt dat initiatiefnemers niet zoals gevraagd rekenen met de in de dagelijkse praktijk vastgestelde werkelijke vlieghoogten in de onderzochte tracees, maar rekenen met een theoretische en per saldo voor het beeld gunstigere fictieve vlieghoogte waardoor ook het MER (en de wet ) slechts een fictieve geluidsbelasting weergeeft.

Feitelijk is, zoals de procesbeschrijving 2.2 van de MER aangeeft, de geluidsbelasting afhankelijk van de afstand tot de bron. Aangezien de nominale lijn van de luchtverkeersweg 36C-Pampus de handhavingspunten 17 en 18 op ruim een kilometer afstand passeert, manifesteert de geluidsbelasting van een vliegtuigpassage zich op gelijk dBa-niveau of hoger totdat werkelijk een vlieghoogte van 1000 meter is bereikt. Uit gegevens van het NLR blijkt deze hoogte voor het merendeel van de toestellen pas bereikt te worden ter hoogte van- of zelfs na Oostzaan.

Vanuit deze achtergrond gaven wij in onze reactie op de startnotitie aan dat wij niet uitsluiten dat een aantal woningen in o.a. Oostzaan feitelijk blootgesteld kunnen worden aan 35 Ke.(afhankelijk van de keuze van de sector in enig gebruiksjaar.)

Wij verzoeken u maatregelen op te nemen die voorkomen dat dergelijke verrassende effecten in het buitengebied kunnen optreden.

5. Een beperking van de evaluatie tot de opgetreden situatie in 2005 achten wij onvoldoende. Gelet op het feit dat de wet mogelijk aangepast wordt voor de nog komende gebruiks jaren dient de evaluatie duidelijkheid te verschaffen over het voor de omgeving slechtst denkbare scenario, danwel dient de wetgever aanvullende gedragsregels op te nemen die dit scenario uitsluiten.

Als voorbeeld is binnen de voorgestelde regelgeving niet uit te sluiten dat 3% van starts vanaf 36L (Poderbaan ) naar Pampus op instructie of eigen initiatief vroeg afdraaien en dwars over de dorpskern vliegen terwijl overige toestellen op net voldoende vlieghoogte zonder beperking in aantal hun voorbeeld volgen.

Op rechtstreeks aan LVNL gestelde vragen naar aanleiding van dit vlieggedrag op o.a. 30 april 2004 kregen wij als omwonenden tot nu toe geen enkele reactie.

Wij ervaren dat de sector ondanks de gemaakte fouten en de zorgplicht geen enkele verantwoording wenst af te leggen aan de getroffen omwonenden.

Wij pleiten voor een informatieplicht en mogelijkheid om klachten mbt gedragingen van de Sector in te kunnen dienen bij een onafhankelijke partij.

6. Industriegebied Westpoort en de IJmond herbergen een aantal milieu en veiligheidsrisicovolle bedrijven, met o.a. grote opslagcapaciteit voor olie en ammoniak. De wet biedt o.i. in geen enkel opzicht duidelijkheid over bescherming tegen cumulatieve milieu- en groepsrisico's van de gevestigde bedrijven en het vergunde gebruik van het luchtruim.

Graag zien wij een duidelijke weergave en beperking van de cumulatieve risico's en mogelijke belasting en de invloed per vergunde activiteit.

Toename van individuele vergunde activiteiten mogen niet leiden tot overschrijding van de cumulatieve grenswaarden. (Analoog aan o.a. fijnstof-emissie). In voorkomend geval dient de wet te voorzien in regels voor onderlinge afstemming van de vergunde activiteiten.

7. Cumulatie Geluidhinder Westpoort:

Zoals ook in onze reactie op de startnotitie aangegeven heeft de Gemeente Amsterdam een vergunning afgegeven voor de exploitatie van een particuliere heli-haven in het industriegebied Westpoort.

Door cumulatie van dit (pret-)vliegverkeer met dat van Schiphol kan een nog grotere overschrijding van de grenswaarden in het formeel als buitengebied aangeduide gebied ten noorden en Oosten van de helihaven optreden.

Gelet op de reeds aanwezige luchtverkeerswegen met de daarbij vastgestelde minimale vlieghoogte voor het verkeer vanaf Schiphol worden de (pret-) rondvluchten op zeer beperkte vlieghoogte uitgevoerd waarbij aangetekend wordt dat de vergunningverlenende gemeente in de vergunningtekst aanstuurt op een verdichting van deze vliegbewegingen boven o.a. onze gemeente door een beperkende vergunningsbepaling waarin wordt gesteld dat het niet toegestaan is uit te vliegen over de stad Amsterdam.

In het MER zijn de cumulatieve effecten van het herstel van de rekenfout en deze activiteiten mbt zowel geluid als extern groepsrisico niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

De wet dient te voorzien in maatregelen tegen de cumulatieve effecten van de exploitatie van omliggende luchthavens, ongeacht of deze militair-, particulier-, regionaal of nationaal zijn.

8. De doorgevoerde aanpassingen betekenen een aanzienlijke wijziging in de verdeling van de hinder over de diverse regio's. Dit is volledig in strijd met de toezeggingen die door de sector en de regering zijn gedaan zodat in de Tweede Kamer uiteindelijk ingestemd werd met de aanleg van de vijfde baan vanwege de verbeterde milieu effecten die deze baan met zich mee zou brengen ( en zelfs een halvering van de hinder in onze regio). In aanvulling op bovenstaande vroegen wij de initiatiefnemers in het kader van de zorgplicht en maatschappelijke acceptatie, ter compensatie van het beoogd herstel van de rekenfout, cq opvang van de ontlasting van o.a. Buitenveldert en Amstelveen, de volgende BVA 'n te (laten-) onderzoeken en zo mogelijk in te voeren:  
(BVA = Bewoners Vriendelijk Alternatief )

BVA 1 : invoering van tenminste 10 vliegtuigvrije weekends:

- primair te plannen voor het eerste mooi weer-weekend van de maand,
- voor de noordelijke starttrichtingen van de Zwanenburgbaan in tenminste de 6 zomerse maanden,
- zo mogelijk met vooraankondiging zodra weersverwachting van een voorkeursweekend bekend is.

BVA 2: Wijziging startbeleid offpeak en single peak: Naar aanleiding van een incidentmelding blijkt dat een traag cq zwaar toestel beleidsmatig zo snel mogelijk buiten de luchtverkeersweg gestuurd wordt om ruimte te maken voor het volgende toestel. Deze maatregel wordt doorgaans afgehandeld als een veiligheidsrelevante maatregel maar vindt zijn oorsprong in het te vroeg (willen) laten starten van het volgende toestel. Verlenging van de incidentele wachttijd levert qua veiligheid een gelijkwaardig alternatief met een voor de omwonenden belangrijk voordeel, m.u.v. de uurcapaciteit zal de incidentele wachttijdverlenging geen directe invloed hebben op de totale capaciteit.. Voor de omwonenden betekent het dat ze tijdens de geplande rustperiodes niet meer gestoord worden door de incidentele afwijkende vliegbewegingen.

BVA 3 Wijziging hoogtevrijstelling

De onder BVA 2 aangegeven situatie treedt ook op als vliegtuigen voor de wet voldoende hoogte hebben om de luchtverkeersweg vroegtijdig te mogen verlaten. Ten onrechte wordt hierbij aangenomen dat deze toestellen geen hinder op de grond veroorzaken. Deze "voordeelregel " zou in nader te bepalen perioden alleen toegepast mogen worden als het "piek-grondlawaai " bijvoorbeeld minder dan 50 dBa bedraagt.

Tot slot merken wij op dat "stiller vliegen" een ernstige bedreiging voor de omgeving kan betekenen. De huidige wet biedt bij elke afname van 3 dBa ruimte voor verdubbeling van het aantal vliegtuigbewegingen.

Met bijvoorbeeld een relatief geringe toename van de vlieghoogte kan deze verdubbeling al bereikt worden. Een afname van een individuele passage van 86- naar 83 dBa betekent nog steeds een verstoring van bv een gesprek binnen. (denk ook aan les op school, volgen nieuwsberichten en vergaderingen).

In dit voorbeeld leidt de afname van 3 dBa tot een verdubbeling van de hinder (twee maal zoveel passages met zelfde effect) bij voor de wet gelijke belasting.

Wij pleiten voor een handhavingssysteem dat de individuele belasting van omwonenden beperkt in begrijpelijke termen van niveau en frequentie per uur / dag / nacht maand en jaar.

De invoeringstermijn zien wij graag zo kort mogelijk, afgestemd op het gemeenschappelijk belang en de mogelijkheden cq verplichtingen van de sector.

De effecten op de groei van de luchthaven worden op zich niet bepaald door de voorstellen, de effecten zijn afhankelijk van het evt aangepaste beleid.

Hoogachtend,

Bewonersplatform Oostzaan,

XXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXX XX Oostzaan



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART

Projectbureau evaluatie Schipholbeleid

Postbus 90771

2509 LT Den Haag

Reg. nr.	Copy 2509 LT Den Haag
Doss. nr.	
Datum: 29 JUNI 2005	
Afdoeningstermijn	
Ter behandeling aan:	Opberg:
LH	Badhoevedorp, 25 juni 2005

Geachte heer, mevrouw,

In 1992 ben ik in Badhoevedorp komen wonen. Ik heb voor deze woonplaats gekozen omdat hier geen overlast was van de luchthaven, voor mij van essentieel belang daar ik vanuit de tijd dat ik in Aalsmeer en Kudelstaart woonde weet hoe erg dit kan zijn.

Sinds eind 2004 heeft Schiphol nieuw gebied veroverd en sindsdien is het o.a. in Badhoevedorp niet meer te harden wegens de enorme geluidsoverlast. Deze overlast is periodiek over de dag van 's morgens vroeg ( voor 6 uur ) tot laat in de avond ( tot 0.30 uur ) en daarna regelmatig in de nacht.

Klagen bij het cross is alleen goed voor de statistieken maar haalt niets uit.

Ook het schadeschap, waar ik verhuiskosten claimde om aan deze terreur te kunnen ontsnappen, lijkt e.a. niet serieus te nemen en blijkt aldus een wassen neus, een zoethoudertje.

Om het duidelijk te stellen ik heb niets op met Schiphol en wat mij betreft wordt deze terreur-organisatie snel de nek omgedraaid. Vele duizenden mensen ondervinden dagelijks enorme overlast waarbij de terreur van een enkele verdwaasde moslim in het niet valt. Tegen de laatste wordt wel grootschalig politiek actie e.d. ondernomen waarschijnlijk omdat om het hachje van onze politici gaat die niets met de bevolking te maken hebben en deze vernachelen met zaken als verbetervoorstellen.

Schiphol veroorzaakt opeens in een nog groter gebied dan voorheen enorme overlast en de bewoners mogen een voorstel indienen om aan te geven hoe mogelijk e.a. aangepast kan worden zonder dat Schiphol benadeelt wordt.

De omgekeerde wereld, alsof ik een bank kan beroven en als deze het hier niet mee eens is deze bank met mij een afspraak kan maken de buit in termijnen aan mij af te betalen omdat ik voor het geld immers een bestemming heb en ik geen nadeel mag ondervinden.

Mijn "verbetervoorstel" blinkt uit van eenvoud.

Herstel de situatie van voor november 2004 zodat de meest recente slachtoffers weer een normaal leven kunnen leiden. Als Schiphol dan niet kan expanderen neem dat dan voor lief. Nederland is een klein dichtbevolkt land met al een enorme vervuiling waar Schiphol niet nog een schepje bovenop hoeft te doen met kerosine-dampen en geluidsterreur.

In Nederland is geen plaats voor een wereldluchthaven en de ambities van diegenen die dat wel willen.

Natuurlijk ik begrijp dat het klootjesvolk waar ik toe behoor niet ter zake doen, maar heb dan het fatsoen om voor ons fatsoenlijke oplossingen aan te dragen.

Als men ( Schiphol en zijn eigenaren de gemeente Amsterdam en de Rijksoverheid ) daar niets voor voelt en ons langzaam aan wil laten verkankeren en doodgaan in de kerosine en/of gek wil laten worden van de herrie verlos ons dan uit ons lijden en geef ons een nekschot of een pil van Drion.

Ik weet dat je in deze bananen-republiek eigenlijk niets meer mag verwachten van onze volksvertegenwoordigers. Want of ze nu lokaal, provinciaal of landelijk opereren. Het is voor hun alleen nog een middel om een stapje hoger op de ladder ter komen hetzij met vette bonussen in het bedrijfsleven voor geleverde diensten in het verleden of buitensporige declaraties in "ons" eurocircus en wat dies meer zij.

De Polderbaan is "verkocht" als de milieubaan die de overlast zou beperken. Na ingebruikname blijken er rekenfouten te zijn gemaakt en later veiligheidsproblemen te ontstaan bij parallel starten op deze en de Zwanenburgbaan. In plaats van een pas op de plaats te maken en te streven naar het behalen van de doelstelling minder overlast te veroorzaken gaat men onverdroten voort en wentelt de consequenties af op de omwonenden die niet moeten zeuren. In no-time wordt gesteld dat de overlast voor omwonenden een gegeven is waarmee men moet leren leven en niet over moet zeuren. De gemeente Haarlemmermeer bepleit dat Schiphol de gedupeerde gemeenten moet compenseren door financiën ter beschikking te stellen om de leefbaarheid in de getroffen gebieden te ver beteren. Een gotspe, de gemeente is immers hier al verantwoordelijk voor en heft ter financiering hiervan lokale belastingen als OZB ed terwijl ook het Rijk hierin bijdraagt.

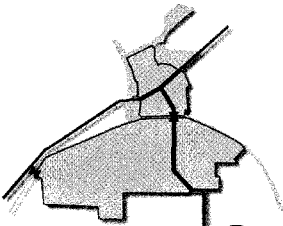
De overlast van Schiphol wordt hiermee een financiële melkkoe van de gemeente waarvan ze mettertijd steeds meer afhankelijk zal worden, immers prestigieuze projecten zijn snel gevonden om de ego's van wethoudertjes op te poetsen. Schiphol koopt zich in bij het gemeentebestuur die daardoor niet meer onafhankelijk het belang van de gemeenschap kan vertegenwoordigen.

Het wordt hoog tijd dat deze zand in de ogen strooierij met verbetervoorstellen en andere van het kastje naar de muur trucs onder het mom van inspraak en democratie eindelijk eens stopt.

Dit heeft niets meer te maken met democratie en als deze verlakkerij niet ophoud kan voor een hoop mensen de grens snel bereikt worden met alle gevolgen van dien.

Ik heb er in ieder geval geen enkel vertrouwen meer in en hoop zo snel als mogelijk deze regio te kunnen verlaten of zelfs te vertrekken uit Nederland. Ik ben er klaar mee, ik heb het hier wel gehad.

Hoogachtend,



Dorpsraad Zwanenburg - Halfweg  
Postbus 159  
1160 AD Zwanenburg

e-mail: bestuur@zwanenburg-halfweg.nl  
bank: 32.46.52.070  
giro: 2664144



Aan de Staatssecretarissen van Verkeer & Waterstaat  
Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en  
Milieubeheer  
p.a. Projectbureau evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT DEN HAAG

Onze referentie 064/EH  
Datum 27 juni 2005

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: 29 JUNI 2005	
Afdoeningstermijn 27/07/05	
Ter behandeling aan: Van Geel	Opbergen

Geachte mevrouw Schultz van Haegen en geachte heer

In het plan van aanpak voor de evaluatie van het Schipholbeleid vroeg u om voorstellen voor de verbetering van het beleid. Hierbij treft u de voorstellen aan van de Dorpsraad Zwanenburg - Halfweg. De inwoners van onze dorpen hebben op onze voorstellen kunnen inspreken.

Onze dorpen zijn de enige die met 2 banen en 42% van alle vliegbewegingen worden belast met hinder van het vliegverkeer. Nergens in Nederland wordt intensiever "beleefd" wat het betekent om onder vliegverkeer te leven. Zonder ook maar iets aan de hinder van andere bewoners te willen afdoen ontlenen wij hieraan de verwachting dat uw reactie op onze inbreng recht zal doen aan de tol die onze gemeenschap betaalt voor de noodzaak van een nationale luchthaven.

Onze dorpen leveren op meer manieren een bijdrage aan uw evaluatie:

1. hierbij ontvangt u onze voorstellen die gericht zijn op verbetering van de beleving van de hinder van het vliegverkeer,
2. van de Studiegroep Zwanenburg - Halfweg ontvangt u separaat technische voorstellen voor verbetering van het beleid, het behoud van de bereikte verbeteringen en het gebruik van de Zwanenburgbaan en Polderbaan,
3. onze inwoners hebben deelgenomen aan de inspraakavonden in voorbereiding op de verbetervoorstellen van de Gemeente Haarlemmermeer en de Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
4. als Dorpsraad zijn we mede indiener van de voorstellen van de bewoners platforms Schiphol.

De verantwoordelijkheid voor de gevolgen van vliegtuighinder voor onze dorpen

Wij zijn van mening dat de Staat als eigenaar van Schiphol, als wetgever en vergunningverlener verantwoordelijk is voor de gevolgen van de vliegtuighinder voor onze dorpen.

De toekomst van de luchtvaart in Nederland bepaalt de toekomst van onze gemeenschap

Niets is meer bepalend voor de toekomst van onze woongemeenschap dan de besluitvorming over de toekomst van de luchtvaart en de locatie van onze nationale luchthaven. De belangen van onze inwoners zijn op langere termijn dan ook het meest gediend met duidelijkheid over deze toekomst.

Wij vragen u dan ook eerst en vooral om u in te zetten voor een spoedig onderzoek naar de toekomst van de luchtvaart en daarmee naar de toekomst van onze nationale luchthaven. Een grondige afweging van enerzijds het economische belang van de luchtvaart en anderzijds de leefbaarheid voor de inwoners van de noordelijke randstad moet de grondslag zijn voor verdere beslissingen. Bespaar ons "pappen en nathouden" en doorschuiven naar een stoet van volgende kabinetten, leg alle technische discussies over regels en techniek even terzijde en kies voor mensen. Mensen die nu eenmaal welvarend willen zijn én in een leefbaar land willen wonen, maar er ook recht op hebben te weten waar ze aan toe zijn.

Wij ervaren deze evaluatie als een historisch moment in de ontwikkeling van Nederland. Dit is het moment waarop u beiden, en hopelijk samen, kunt zeggen: "het is tijd om te beslissen wat we willen met de luchtvaart!". Als de uitkomst van dit onderzoek voor ons, hoe dramatisch ook, zou betekenen dat wij moeten wijken voor een nationaal belang, zorg dan dat onze inwoners niet "geslachtofferd" worden maar ruimhartig geholpen en gecompenseerd. Daarover gaan de eerste en meest belangrijke van bijgaande voorstellen.

Separate voorstellen van de studiegroep Zwanenburg - Halfweg

Op dit moment zijn onze inwoners het meest gediend met maximale beperking van hinder tot wat absoluut onvermijdelijk is. Daarover gaan onder meer de voorstellen van de studiegroep die u separaat ontvangt. De deskundigheid en jarenlange ervaring met het fenomeen van de vliegtuighinder binnen de groep staan borg voor voorstellen die realistisch zijn en rekening houden met de belangen van de luchtvaartsector zowel als met andere woonkernen. De "beleving" van hinder wordt het best verbeterd door vermindering van hinder.

"Beleving"

In het plan van aanpak voor de evaluatie wordt beloofd dat aan het aspect "beleving" uitgebreid aandacht zal worden besteed. Wij beschouwen het als Dorpsraad als onze taak om namens onze inwoners verbetervoorstellen te doen ter verbetering van de beleving.

Terecht wordt opgemerkt dat beleving meer omvat dan het ervaren van de fysieke effecten. Het waarnemen van vliegtuiglawaai kan maar op één manier worden verbeterd: door minder (lawaaiige) vliegtuigen. Zoals pijn niet minder wordt wanneer er wordt meegeleefd, zo wordt het geluid van vliegtuigen niet minder gehoord wanneer de overheid begrip toont voor de gehinderden. De "beleving" van vliegtuighinder door onze inwoners omvat naast ergernis over de directe gevolgen voor de slaap, het ontspannen, het werken en het gezinsleven echter ook andere ergernissen.

De onzekerheid over de toekomst, het bagatelliseren van klachten, het gemis aan betrouwbare informatie. De woede over een overheid die omwonenden dingen zegt die achteraf ronduit onwaar

blijken en die zich de verantwoordelijkheid voor de gevolgen voor onze gemeenschap van de ligging nabij Schiphol niet bewust lijkt. Het gevoel van onmacht om iets aan de situatie te veranderen en dat "Schiphol" doet wat het wil. Het zijn deze ergernissen die tezamen met het horen van het lawaai de "beleving" bepalen. Het is als pijn die moeilijker te verdragen is als anderen constant zeggen dat het wel mee valt en waar niets aan gedaan wordt terwijl dat wel mogelijk is. Uit onze voorstellen moge blijken dat hier "een wereld te winnen is".

#### Wat leveren onze voorstellen op?

Wij menen dat een overheid, die belangen van burgers hoog in het vaandel heeft, veel garen kan spinnen bij wat onze voorstellen opleveren:

- **het herstel van het vertrouwen in de overheid**  
Onze inwoners zien de overheid nu als de pleitbezorger voor de luchtvaartsector en niet als de beschermer van omwonende burgers. De gedane suggestie een "milieubaan" aan te leggen en het daaropvolgende "rekenfoutje" zijn voor veel van onze inwoners een recent en hard bewijs van onbetrouwbaarheid.
- **het ongedaan maken van onrecht**  
De inwoners van Zwanenburg en Halfweg voelen zich "dubbel gestraft". Door de hinder én door de als onrechtvaardig ondervonden terugval van het voorzieningenniveau en de onnodige belemmeringen voor de ontwikkeling van onze gemeenschap.
- **het wegnemen van de voedingsbodemp voor agressie tegen Schiphol**  
De afhoudende en bagatelliserende wijze waarmee de overheid door de jaren heen heeft gereageerd op klachten vanuit onze dorpen maar ook het gevoel dat onze dorpen zijn "afgeschreven" heeft voor het klimaat gezorgd waarin dorpsgenoten zich gedwongen voelden om acties tegen Schiphol te ondernemen.
- **het terugbrengen van de beleving van hinder tot het onvermijdbare**  
Door de voorstellen van de studiegroep Zwanenburg - Halfweg over te nemen én de voorstellen die wij u in deze brief met bijlagen doen, zal de "beleving" van de hinder door onze inwoners naar onze overtuiging worden teruggebracht van een als onrecht ervaren last tot het ervaren van onvermijdbare hinder. Van onrecht naar overmacht.

#### Onze voorstellen voor de verbetering van de beleving van hinder

Onze voorstellen worden gegroepeerd rond de thema's die tezamen met de fysieke hinder de "beleving" van onze inwoners uitmaken:

- de zorgen over een leefbare toekomst
- de behoefte aan erkenning van en het recht op compensatie voor de hinder
- het recht op eerlijke ontwikkelingskansen voor onze gemeenschap
- het recht op eerlijke voorlichting
- het recht op een eerlijke verdeling van de hinder
- het recht op effectieve handhaving
- het recht op echte invloed.

Onze voorstellen zijn gebaseerd op het rapport "Van Onrecht naar Overmacht" van de door ons ingestelde Commissie Evaluatie Schipholbeleid, dat als bijlage 2 is bijgevoegd. De punten waarop het Schipholbeleid verbeterd kan worden zijn verwoord in de vorm "wij vragen van de

overheid". Deze vragen vindt u samengevat in bijlage 1 bij deze brief. Het zijn er veel. Dat kan ook niet anders want onze ligging nabij Schiphol heeft een enorme invloed op hoe wij wonen en leven.

### Van Onrecht naar Overmacht

Het uitgangspunt voor de voorstellen is dat de hinder die wij ervaren niet groter mag zijn dan wat gegeven de noodzaak van een nationale luchthaven onvermijdelijk is. Het is voor het eerst in 40 jaar vliegtuighinder dat wij de gevolgen van het vliegverkeer voor onze gemeenschap zo volledig in kaart hebben gebracht. Het zou naar ons idee "verplichte kost" moeten zijn voor iedere ambtenaar en politicus die betrokken is bij besluitvorming met betrekking tot de luchtvaart. Voor degenen die zich dat niet goed kunnen voorstellen is duidelijk verwoord wat het voor een omwonende betekent om onder het vliegverkeer te leven. Maar het is vooral een document geworden dat getuigt van mogelijkheden om de spanning tussen het algemeen belang en dat van een minderheid die daarvoor moet wijken, te verminderen.

Het is van groot belang voor omwonenden van Schiphol dat de verantwoordelijkheid van de overheid voor de gevolgen van het vliegverkeer, en waartoe deze verantwoordelijkheid verplicht, in de wetgeving wordt vastgelegd. Hoe groot dit belang is moge onder meer blijken uit wat het rapport zegt over de gevolgen van de terugloop van het aantal inwoners van onze dorpen:

*"Deze teruggang is gepaard gegaan met een geleidelijke afbraak van het voorzieningenniveau. Zo verdwenen de school voor vervolgonderwijs, het zwembad en het postkantoor, de bankvestiging werd een bijkantoor en de markt werden drie kramen. De secretarie werd een gemeentewinkel. Het winkelbestand wordt bedreigd met kwalitatieve teruggang en verschraling. Ook zijn we er niet gerust op dat we de bibliotheek zullen houden. Er zijn te weinig gymnastieklokalen voor onze scholen. Onze jeugd hangt op straat na jaren van een tekort aan aandacht en voorzieningen. Er zijn te weinig woningen voor starters en ouderen. Het openbaar vervoer is geleidelijk afgezaakt tot een plattelandsniveau. Bedrijven in de dorpskern die daar niet meer in passen en verkeer- en parkeerlasten veroorzaken, zijn financieel niet in staat om die te verlaten omdat het terrein dat ze achterlaten te weinig opbrengt om dat mogelijk te maken. De oudere inwoners van Halfweg klagen terecht steen en been over het ontbreken van en de bereikbaarheid van noodzakelijke voorzieningen. Een indringend voorbeeld van dreigende verpaupering zijn de braakliggende terreinen en gebouwen van de voormalige rioolwaterzuivering en het waterpompstation.*

*Al in de jaren zestig waarschuwde de commissie Kosten voor de te verwachten "bloedarmoede" van onze dorpen."*

Veel maar niet alle achteruitgang is direct te wijten aan de ligging van onze dorpen nabij Schiphol. Sommige effecten van de bezuinigingen van de lokale overheid zien we ook in andere woonkernen. Voor onze inwoners komen ze er echter "bovenop" en versterken het beeld dat onze dorpen zijn afgeschreven.



De toon waarop de commissie van inwoners, die onze bijdrage aan de evaluatie heeft voorbereid, onze voorstellen in de toelichting heeft verduidelijkt hebben wij bewust niet veranderd. De gevoelens van onmacht, de emotie, de verontwaardiging en het wantrouwen die hier en daar naar boven komen zijn authentiek. Vooral de inwoners die veel last hebben van de geluidshinder praten met bitterheid over Schiphol, over wat hen in de loop der jaren is wijsgemaakt, maar meer nog over de als "autistisch" ervaren opstelling van de overheid.

Voor de duidelijkheid: als in de toelichting gesproken wordt over "Schiphol" dan wordt bedoeld het geheel van overheid, overheidsinstellingen, luchthaven en vliegmaatschappijen die tezamen verantwoordelijk zijn voor het luchtverkeer boven onze hoofden.

#### Bedreigingen

De volgende mogelijke ontwikkelingen zien wij als een bedreiging voor de belangen van omwonenden:

- het opheffen van de handhavingpunten, zoals Schiphol wil, betekent het zekere einde van de leefbaarheid in onze dorpen. Wij reken er op dat u zo'n voorstel, dat onontkoombaar tot veel meer hinder leidt, terzijde zult leggen zoals aangekondigd in het plan van aanpak,
- wij vrezen dat privatisering van de luchthaven zal leiden tot onweerstaanbare druk van aandeelhouders op de leiding om ten koste van alles te groeien,
- wij verwachten dat het nemen van een besluit over privatisering vóór er een besluit ligt over de locatie van de nationale luchthaven in de verdere toekomst zal leiden tot meer onzekerheid bij omwonenden én onduidelijkheid bij de aandeelhouders,
- het overnemen van het Informatie- en Klachtenbureau van de CROS door de Luchthaven zien wij als een gevaar voor de geloofwaardigheid en de onpartijdigheid bij de afwikkeling van klachten.

U heeft (ook) ons gevraagd onze mening te geven over hoe het beleid kan worden verbeterd. Met deze voorstellen hebben wij dat gedaan. Uiteraard zijn wij graag bereid om onze schriftelijke toelichting mondeling aan te vullen.

Hoe leefbaar onze dorpen in de toekomst voor ons en voor onze kinderen zullen zijn ligt in uw handen.

Met vriendelijke groet,  
Dorpsraad Zwanenburg - Halfweg



Peter Vreeswijk  
Voorzitter Dorpsraad



Eef Haverkort  
Voorzitter Commissie Evaluatie Schipholbeleid

Bijlage 1: Voorstellen tot verbetering van het Schipholbeleid

Bijlage 2: "Van Onrecht naar Overmacht"



## Voorstellen ter verbetering van het Schipholbeleid

### 1 Meest getroffen woonkern

De inwoners van Zwanenburg en Halfweg worden in wonen en leven veruit het meest getroffen door de effecten van het vliegverkeer.

De overheid stelt het algemeen belang van een nationale luchthaven boven het leven in rust en veiligheid van een minderheid. Dit geeft ons het recht de van de overheid te verlangen de gevolgen van het vliegverkeer voor onze gemeenschap te erkennen en te beperken tot het onvermijdbare.

### 2 Wij vragen van de overheid:

#### 2.1 *een leefbare toekomst,*

door:

- 2.1.1 op kortst mogelijke termijn een onderzoek in te stellen naar de toekomst van de luchtvaart in Nederland en de opties voor de locatie van de nationale luchthaven in de toekomst. Stel niet langer uit!
- 2.1.2 door de volle verantwoordelijkheid te nemen voor de gevolgen voor onze inwoners van de keuze voor deze locatie. Als dat Schiphol blijft moet aan inwoners de keus worden geboden om te blijven of te vertrekken. De blijvers moeten worden gecompenseerd voor het verlies aan woongenot en mogelijke waardevermindering van hun woning. De vertrekkers moeten in staat worden gesteld een gelijkwaardig huis elders te kopen of te huren en worden gecompenseerd voor hun gedwongen vertrek,
- 2.1.3 door een maximum te stellen aan het aantal vliegbewegingen zodat ook de 10.000 ernstigst gehinderde woningen worden beschermd,
- 2.1.4 door de gezondheidseffecten van geluidshinder, luchtverontreiniging en veiligheidsrisico's door een onafhankelijke partij 2 of 3 jaarlijks te laten onderzoeken.

#### 2.2 *erkenning en compensatie,*

door:

- 2.2.1 in de wetgeving expliciet de erkenning op te nemen dat het vliegverkeer de meest nadelige gevolgen heeft en in de toekomst zal hebben voor het leefklimaat en de ontwikkelingsmogelijkheden van de woonkernen in de onmiddellijke omgeving van Schiphol,
- 2.2.2 financiële middelen beschikbaar te maken voor de gemeenten voor het herstellen en in stand houden van het door wettelijke beperkingen en daardoor teruggelopen inwoneraantal aangetaste voorzieningenniveau in onze dorpen:
  - de verbetering van het openbaar vervoer zodat onze jongeren veilig uit kunnen gaan, onze ouderen mobiel kunnen blijven en het ziekenhuis beter bereikbaar wordt voor patiënten en bezoekers,
  - de bouw van een sporthal en de terugkeer van een zwembad
  - het behoud van onze bibliotheek
  - de bouw van gymnastieklokalen voor onze scholen
  - het realiseren van voldoende ontspanningsgelegenheid voor onze jeugd
  - het uitvoeren van een programma tot bestrijding van het drugsgebruik door onze jeugd als na onderzoek mocht blijken dat dit bovengemiddeld is,



- 2.2.3 bij wet te regelen dat het achterblijven van de waardeontwikkeling van onze woningen ten opzichte van vergelijkbare woningen in niet gehinderde omgevingen wordt gecompenseerd,
- 2.2.4 er op toe te zien dat de zich al vele jaren voortslepende isolatie van onze woningen snel en ruimhartig wordt afgewikkeld door:
- vanuit het ministerie actief toe te zien op de voortgang van de isolatie van de resterende woningen in onze dorpen
  - rechtsongelijkheid op te heffen door alle woningen in onze dorpen maximaal te isoleren, ook die buiten de daarvoor geldende contourlijn staan, omdat in afwijking van wat kaarten laten zien onze inwoners onder vergelijkbare hinder leven
  - rechtsongelijkheid op te heffen door bewoners niet te verplichten de kosten van funderingverzwaring en andere voorzieningen voorzover die geen achterstallig onderhoud betreffen, die voor de isolatie noodzakelijk zijn maar zonder isolatie niet getroffen zouden hoeven worden, zelf te betalen. Bewoners die om deze reden hebben moeten afzien van isolatie moeten daarvoor alsnog in aanmerking komen
  - ondeugdelijk uitgevoerde isolaties direct te laten herstellen en geleverde materialen zoals scheurende beglazing direct te laten vervangen en dit niet na te laten omdat aannemers en onderaannemers in een juridische strijd verwickeld zijn
  - in te grijpen in de nog lopende klachtenprocedures en deze af te wikkelen met de ruimhartigheid die hoort bij de verantwoordelijkheid van de overheid voor de vliegtuighinder.

### **2.3 eerlijke ontwikkelingskansen,**

door:

- 2.3.1 de wetgeving zo aan te passen dat de Gemeenten in het gebied rond Schiphol op dezelfde wijze als daarbuiten kunnen beslissen over waar wel en waar niet binnen de bestaande grenzen en aan de randen van dorpskernen mag worden gebouwd. Daardoor moet mogelijk worden dat met de bouw van woningen voor starters en ouderen de woningvoorraad in overeenstemming wordt gebracht met de behoefte van onze gemeenschap en onze middenstand gezond kan blijven,
- 2.3.2 de plannen voor het terrein van de voormalige suikerfabriek in Halfweg en de daarmee samenhangende komst van een NS station niet te laten mislukken door beperkingen die verband houden met de concentratie van personen onder het vliegverkeer,
- 2.3.3 de verplaatsing van bedrijven uit de dorpskern van Zwanenburg naar een bedrijventerrein financieel mogelijk te maken opdat zij gezonde ontwikkelingskansen krijgen en niet langer parkeer- en verkeersoverlast veroorzaken,
- 2.3.4 de gemeenten wettelijk en financieel in staat te stellen om het winkelbestand in onze door de ligging al zo benadeelde woonkern kwalitatief op peil te houden. Zodat het winkelaanbod past bij de behoefte van onze inwoners en die van de nabije omgeving en winkeliers een eerlijke kans hebben in de concurrentie met grootwinkelbedrijven en winkelcentra in omringende plaatsen.

### **2.4 eerlijke voorlichting,**

door:

- 2.4.1 informatie te verstrekken over geluidshinder die wél aansluit bij de hinderbeleving van omwonenden,
- 2.4.2 de werkelijke geluidshinder door een onafhankelijke instantie per gebied met een eigen hinderkarakteristiek te laten meten. Er moet worden gemeten met voldoende verplaatsbare meetpunten om bij veranderende vliegroutes en baangebruik een representatief beeld te kunnen geven van de hinder aan de westzijde, de oostzijde en in het centrum van onze dorpen,



- 2.4.3 onze inwoners op een voor leken te begrijpen manier uit te leggen wanneer en waarom de hinder verandert en verdeeld wordt over de regio zoals die verdeeld wordt,
- 2.4.4 een onafhankelijke partij via Internet en de lokale kranten regelmatig en op een door leken te begrijpen manier te laten rapporteren over de hinder. De rapportage dient geluidshinder, luchtverontreiniging en veiligheidsrisico's te omvatten. Behalve prognoses van te verwachten hinder, de meetresultaten van de werkelijke hinder en de toetsing aan normen moeten onze inwoners daarin de door incidenten gelopen veiligheidsrisico's, de geconstateerde overtredingen en de genomen sanctie maatregelen kunnen zien,
- 2.4.5 het overleg tussen landelijk overheid, vertegenwoordigers van omwonenden en de luchtvaartsector en de discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland in volledige openbaarheid te laten plaatsvinden en van dit overleg verslag te doen in door leken te begrijpen bewoordingen,
- 2.4.6 door onze inwoners nog dit jaar te komen voorlichten over de te verwachten toename van de hinder bij groei van het aantal vluchtbewegingen. Door onze inwoners wordt niet geloofd dat groei van ca. 400.000 vliegbewegingen naar het maximum binnen de huidige milieugrenzen mogelijk is zonder ernstige toename van de hinder. Onze inwoners geloven dat als in de toekomst een groei tot 800.000 of zelfs 1.000.000 vliegbewegingen, waarvan sprake is, mogelijk wordt gemaakt de overheid opnieuw een belofte zal breken. De belofte dat de groei van Schiphol niet zal leiden tot overschrijding van het hinderniveau van 1990.

## **2.5 eerlijke verdeling van hinder,**

door:

- 2.5.1 een maatstaf te ontwikkelen waarmee de invloed van vliegtuighinder op het woon- en leefklimaat van mensen die met verschillende niveaus van hinder worden belast met elkaar kan worden vergeleken en die kan dienen als uitgangspunt voor de eerlijke verdeling van hinder over de banen,
- 2.5.2 de toewijzing van vluchten en de verdeling van starten en landen over banen, voor zover mogelijk, zo te regelen dat onze (meest gehinderde) woonkern maximaal wordt ontlast.

## **2.6 effectieve handhaving,**

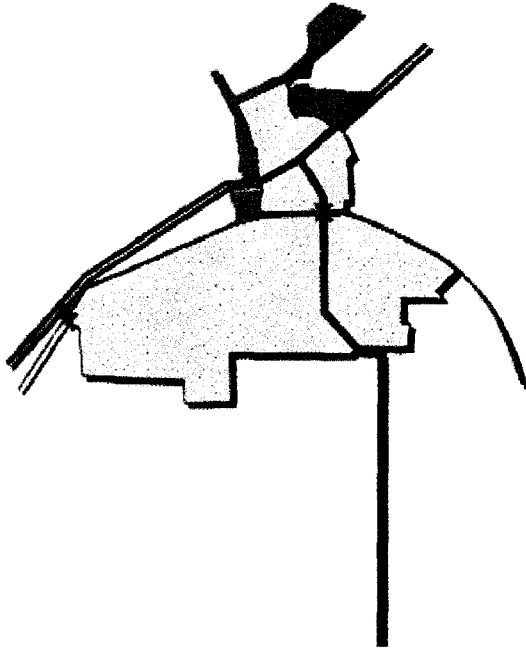
door:

- 2.6.1 de norm voor vluchten die afwijken van de voorgeschreven routes (maximaal 3%) te laten gelden per maand en per baan i.p.v. voor alle banen tezamen voor het gehele jaar,
- 2.6.2 over het aantal afwijkende vluchten en opgelegde sancties per baan en per maand te laten rapporteren i.p.v. voor alle banen een maal per jaar,
- 2.6.3 sancties voor het niet nakomen van regels door Schiphol en vliegmaatschappijen voldoende hoog te maken om voor de handhaving van regels effectief te zijn.

## **2.7 echte invloed binnen kaders,**

door

- 2.7.1 de omvorming van de overlegcommissie CROS tot een beslissingsbevoegd orgaan waarin vertegenwoordigers van de luchtvaartsector én de omwonenden binnen wettelijke kaders gezamenlijk besluiten kunnen nemen over vliegroutes, verdeling van verkeer over banen, spreiding en concentratie van hinder in de tijd en over (delen van) woonkernen en nachtregrimes.
- 2.7.2 bij de getalsmatige vertegenwoordiging van omwonenden in dit orgaan rekening te houden met twee grootheden: het aantal gehinderden én de mate van hinder. Onze dorpen dienen, als meer gehinderde woonkern dan welke andere ook, rechtstreeks vertegenwoordigd te zijn.



Bijlage 2 bij de brief aan de  
Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en  
Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en  
Milieubeheer  
van 27 juni 2005

## **"Van Onrecht naar Overmacht"**

*toelichting op de bijdrage aan de evaluatie van het Schipholbeleid  
van de Dorpsraad Zwanenburg - Halfweg*

### **1 Inleiding**

- 1.1 *Beleving*
- 1.2 *Geluidshinder, wie het snapt mag het zeggen*
- 1.3 *Hoe ervaart de omwonende hinder?*
- 1.4 *Waarom verhuizen jullie niet?*

### **2 Wij vragen van de overheid:**

- 2.1 *een leefbare toekomst*
- 2.2 *erkenning en compensatie*
- 2.3 *eerlijke ontwikkelingskansen*
- 2.4 *eerlijke voorlichting*
- 2.5 *eerlijke verdeling van hinder*
- 2.6 *effectieve handhaving*
- 2.7 *echte invloed binnen kaders*

## **1 Inleiding**

### **1.1 Beleving**

De inwoners van Zwanenburg en Halfweg zien de noodzaak in van een nationale luchthaven en erkennen het economische belang daarvan, ook al wordt die naar ons idee overschat. Zij weten dat het een groot bedrijf is dat internationaal meetelt en waar veel mensen met plezier werken. Zij weten dat Nederland niet zonder nationale luchthaven kan, dat deze ergens moet liggen en dat vliegen zonder hinder niet mogelijk is. Ook onze inwoners vliegen en ook in onze dorpen wonen werknemers van Schiphol.

Zij aanvaarden echter geen nadelige gevolgen van het vliegverkeer voor wonen en leven die kunnen worden vermeden. Zij aanvaarden overmacht maar leggen zich niet neer bij onrecht.

Gesprekken over Schiphol gaan al snel over de onbetrouwbaarheid van uitspraken die in het verleden door de Luchthaven en door de landelijke overheid zijn gedaan. Uitspraken van de Luchthaven worden per definitie niet geloofd. De veel te rooskleurige en verhullende verhalen over stille vliegtuigen en de "Milieubaan" zijn daar debet aan. Maar dat is het niet alleen. Vreemd genoeg hebben veel inwoners er een zeker begrip voor dat de leiding van Schiphol niet open en eerlijk is over de hinder van vandaag laat staan over die van de toekomst. Het is immers hun taak om de bedrijfsbelangen te behartigen. Je mag niet anders verwachten.

Anders ligt het ten aanzien van de overheid. Van de overheid verwacht men bescherming en uitspraken die kloppen. In plaats daarvan ziet men een overheid die telkens opnieuw de weg baant voor verdere groei van de luchthaven. De staat heeft als eigenaar van Amsterdam Airport immers een belang bij groei. Des te meer vliegtuigen gebruik maken van de luchthaven des te meer zal de staatskas profiteren als deze wordt geprivatiseerd. Het cynisme onder onze inwoners over de rol van de overheid als beschermer van milieu en omwonenden is dan ook groot.

De politiek is in de ogen van veel inwoners onmachtig gebleken om de sterke Schiphol lobby te weerstaan. Dat was het geval toen al in de zestiger jaren werd gewaarschuwd voor de effecten van een grote luchthaven in de noordelijke randstad. Dat was het geval toen in de jaren tachtig een voorstel om de Zwanenburgbaan te draaien het niet haalde. Dat was het geval toen bij de vernieuwing van Schiphol wetgeving een PKB buiten werking werd gesteld die een goede bescherming bood maar Schiphol te veel in de weg zat. Dat was opnieuw het geval toen de "Milieubaan" die een verbetering beloofde uitdraaide op een "rekenfoutje" waarvan nog steeds veel inwoners denken dat het "doorgestoken kaart" was. Welke politieke partij heeft zich toen echt kwaad gemaakt?

Zwanenburg is landelijk bekend geworden door acties tegen Schiphol. De actievoerders behoren tot die groep van inwoners die door de geluidshinder het meest gehinderd worden en inwoners die zich kwaad maken over het "autisme" van de overheid. De onduidelijkheid over wat men in de toekomst verwachten mag maakt achterdochtig. Ook de ervaring dat onze dorpen achteruit gaan als gevolg van de ligging nabij Schiphol en het gevoel dat inwoners daaraan ontlenen dat zij er niet toe doen speelt mee. Niet serieus genomen worden terwijl daar alle redenen toe is maakt kwaad. Het is de voedingsbodem voor agressie.

Onze boodschap is dat het niet nodig is dat de "beleving" van de gevolgen van het vliegverkeer wordt verergerd door zaken die niets met vliegtuigen te maken hebben. De overheid kán open en eerlijk zijn en kán zorgen dat er duidelijkheid komt over de toekomst, de overheid kán begrip tonen voor de gevolgen voor omwonenden en deze voorzover mogelijk verhelpen of compenseren. De overheid kán er voor zorgen dat de informatie deugt. De overheid kán omwonenden van Schiphol echte invloed geven op hoe onvermijdbare hinder verdeeld wordt. Daarover gaan onze voorstellen.

De voorstellen worden gegroepeerd rond de thema's die tezamen met de fysieke hinder de "beleving" van onze inwoners uitmaken:

- de zorgen over een leefbare toekomst
- de behoefte aan erkenning van en het recht op compensatie voor de hinder
- het recht op eerlijke ontwikkelingskansen voor onze gemeenschap
- het recht op eerlijke voorlichting
- het recht op een eerlijke verdeling van de hinder
- het recht op effectieve handhaving
- het recht op echte invloed.

## **1.2 Vliegtuighinder, wie het snapt mag het zeggen**

Vliegtuiglawaai wordt niet geproduceerd door de luchthaven Schiphol maar door de vliegtuigen van vliegtuigmaatschappijen. De overheid reguleert en geeft vergunning, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voert de regels uit, de luchthaven faciliteert en de vliegtuigmaatschappijen vliegen. Als we spreken over "Schiphol" dan bedoelen we het geheel van overheid, overheidsinstellingen, luchthaven en vliegmaatschappijen die tezamen verantwoordelijk zijn voor het luchtverkeer boven onze hoofden.

De route die de vliegtuigen volgen en de geleidelijkheid in dalen en stijgen spelen een grote rol bij de mate van hinder die omwonenden ondervinden. Deze behoren zo gekozen te worden dat de veiligheid is gegarandeerd en dat er zo weinig mogelijk hinder voor omwonenden ontstaat. Hier spelen echter ook luchtvaarttechnische overwegingen een rol. De ene route is korter en gemakkelijker dan de andere. Verder kunnen piloten regels aan hun laars lappen en dat doen ze soms ook. Voor de verdeling van de hinder over de omgeving is van belang hoe de vliegbewegingen over de dag, de nacht, en over de banen worden verdeeld. In 80% van de gevallen bepalen de weersomstandigheden van welke baan gebruik wordt gemaakt maar voor de rest bepaalt de luchtverkeersleiding dat. Het aantal en de diversiteit aan factoren die bepalen waarom een vliegtuig vliegt waar en wanneer het vliegt maken het zo complex dat de kennis van alle afspraken en regels, en de effecten daarvan, bijna een wetenschap is geworden. Geen omwonende begrijpt ook maar bij benadering waarom de vliegbewegingen plaatsvinden zoals ze plaatsvinden.

Omdat er weinig moeite is gedaan om in voor leken te begrijpen taal uit te leggen hoe de vliegbewegingen geregisseerd worden is er een grote afstand ontstaan tussen "de deskundige" en de gewone burger die gewoon last heeft van de herrie. De pseudo-deskundigen die de klok hebben horen luiden maar de klepel niet weten te hangen maken de verwarring vaak nog groter. Woonkernen en delen van woonkernen kunnen daardoor tegenover elkaar komen te staan. Als gewone Nederlanders voorgelicht kunnen worden over andere complexe problemen, bijvoorbeeld de voor- en nadelen van kernenergie, dan moet dat ook kunnen voor het regelen van vliegbewegingen. De luchtvaartsector zou er goed aan doen hier werk van te maken. Tenzij ze liever niet begrepen wil worden.

### 1.3 Hoe ervaart de omwonende vliegtuighinder?

Vliegtuighinder is één van de vormen van overlast waarmee onze inwoners leven. Halfweggers hebben daarnaast overlast van de provinciale weg en het spoor. Zwanenburg Oost krijgt binnenkort ook te maken met de nieuwe Westelijke randweg.

Van de nadelige gevolgen van vliegverkeer heeft geluidsoverlast de meeste direct merkbare invloed op het dagelijks leven van omwonenden van Schiphol. Meer dan veiligheidsrisico's en meer dan luchtverontreiniging dringt het lawaai van overvliegende vliegtuigen zich iedere dag weer op aan de werkende, zich ontspannende en slapende mens. Door niet gehinderden wordt niet altijd begrepen wat geluidsoverlast van vliegtuigen voor mensen betekent. Daarom proberen wij dat uit te leggen.

Vliegtuiglawaai is niet een gelijkmatig fenomeen, er zijn uren en dagen met (extreem) veel lawaai en ook met relatief weinig lawaai. Ook is het niet zo dat ieder overvliegend toestel even veel lawaai produceert. Starters maken meestal, maar niet altijd meer lawaai dan landende vliegtuigen.

Over het algemeen genomen is het waar dat vliegtuigen de laatste twintig jaar stiller zijn geworden maar er zijn nog steeds heel veel toestellen die de kopjes op tafel doen rinkelen. Volgens deskundigen mag niet verwacht worden dat hier nog veel winst te boeken valt omdat ieder stapje verder steeds moeilijk wordt. Bovendien duurt het door de lange levensduur van vliegtuigen vele jaren voor we er iets van merken dat er stillere typen boven onze hoofden vliegen.

Wat betekent nu vliegtuighinder voor het dagelijks leven van onze inwoners? Dat betekent voor 100% van onze inwoners dat hij of zij:

- in het weekend of na het werk, zittend in zijn tuin, een paar uur achtereen minuit na minuit een vliegtuig hoort overvliegen dat zoveel lawaai maakt dat je elkaar niet meer kunt verstaan. Voor een vliegtuig uit het zicht is verdwenen verschijnt de volgende,
- het raam van de slaapkamer in de nacht nooit kan openzetten,
- de tuindeuren vaak maar dicht laat,
- als muzikliefhebber, ook al is het huis is geïsoleerd, de muziek hard moet zetten om het vliegtuiggeluid te overstemmen,
- zo nu en dan de witte tuinmeubelen reinigt om een zwarte aanslag te verwijderen,
- weet dat er sterke aanwijzingen zijn dat wie woont onder vliegverkeer meer kans loopt op longkanker en hart en vaatziekten,
- als ouder, na het RIVM onderzoek, zich afvraagt of ook zijn kind een leesachterstand heeft opgelopen.

Het betekent voor 30 tot 35% van onze inwoners dat hij of zij:

- zich mateloos ergert vooral bij ziekte en invaliditeit en wanneer men niet goed in het vel zit
- 's nachts meermalen wakker wordt zelfs als het huis geïsoleerd is
- niet fit op het werk verschijnt omdat men slecht geslapen heeft
- problemen in het gezin heeft omdat de een wil blijven en de ander verhuizen
- zich machteloos voelt omdat klachten via de klachtentelefoon even opluchten maar uiteindelijk niet helpen
- zich kwaad maakt wanneer een ander zijn klachten maar overdreven vindt
- in paniek raakt omdat dat vliegtuig alsmaar niet omhoog komt, dit gaat fout....!



Op verschillende plaatsen in de wereld is het effect van vliegtuighinder op omwonenden wetenschappelijk verantwoord onderzocht. Altijd is de uitkomst dezelfde. Een derde deel van de omwonenden ondervindt ernstige tot zeer ernstige hinder. De helft daarvan is een constante groep, de andere helft zijn steeds andere omwonenden.

#### **1.4 Waarom verhuizen jullie niet?**

Iedere inwoner kent wel mensen die het dorp verlaten hebben vanwege het vliegtuiglawaai. Iedereen heeft vrienden of kennissen die zeggen "later" te zullen verhuizen. Waarom doet niet iedereen dat? De meest voorkomende redenen zijn:

- de partner of de kinderen willen het niet
- men werkt in het dorp of dicht daarbij
- men kan geen vergelijkbare huurwoning vinden
- een gelijkwaardig huis ergens kopen anders plus de verhuiskosten gaat de financiële draagkracht te boven
- oude bomen verplant je niet
- men ziet er tegenop om een heel nieuw sociaal leven op te bouwen
- men is hier geboren en getogen en "laat zich niet weggagen".

De dorpen Zwanenburg en Halfweg waren er lang voor de Zwanenburgbaan en Polderbaan kwamen. Veel inwoners weten nog hoe landelijk en rustig het was om hier te wonen. Er mag al heel lang niet meer worden gebouwd en er zijn dus relatief weinig "vreemden" hier komen wonen. Het "ons kent ons" is daardoor bewaard gebleven. Het *dorpse sociale leven, het elkaar groeten, het elkaar helpen, het bloeiende verenigingsleven en vrijwilligerswerk* het is er nog allemaal. Veel jonge mensen die het dorp verlaten keren weer terug zodra ze een huis kunnen kopen. Menigeen die naar Hoofddorp of elders verhuist komt weer terug omdat men het dorp mist. Wat de inwoners zelf van hun dorp maken, een thuis, is de belangrijkste reden waarom mensen niet weg willen. Tot het te gek wordt met die rot herrie en daar zijn we allemaal bang voor.

## **2 Wij vragen van de overheid:**

### **2.1 een leefbare toekomst,**

door:

- 2.1.1 op kortstmogelijke termijn een onderzoek in te stellen naar de toekomst van de luchtvaart in Nederland en de opties voor de locatie van de nationale luchthaven in de toekomst. Stel niet langer uit!
- 2.1.2 door de volle verantwoordelijkheid te nemen voor de gevolgen voor onze inwoners van de keuze voor deze locatie. Als dat Schiphol blijft moet aan inwoners de keus worden geboden om te blijven of te vertrekken. De blijvers moeten worden gecompenseerd voor het verlies aan woongenot en mogelijke waardevermindering van hun woning. De vertrekkers moeten in staat worden gesteld een gelijkwaardig huis elders te kopen en worden gecompenseerd voor hun gedwongen vertrek,
- 2.1.3 door een maximum te stellen aan het aantal vliegbewegingen zodat ook de 10.000 ernstigst gehinderde woningen worden beschermd,
- 2.1.4 door de gezondheidseffecten van geluidshinder, luchtverontreiniging en veiligheidsrisico's door een onafhankelijke partij 2 of 3 jaarlijks te laten onderzoeken.

### **Onderzoek luchtvaart in de toekomst**

De discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland, en dus van Schiphol, is een testcase voor de vraag in wat voor een land we willen dat onze kinderen kunnen wonen. Alle Nederlanders wensen dat zij zowel in welvaart als een in een leefbare omgeving zullen kunnen leven.

Voor de luchtvaartsector en het bedrijfsleven is het streven naar continuïteit en (winst)groei de natuurlijke drijfveer in haar lobby voor maximale groei. Alle vroomheid over "maatschappelijk verantwoord ondernemen" ten spijt. Dreigen met nadelige economische gevolgen roept onmiddellijk angstaanjagende spookbeelden op.

De keerzijde van de luchtvaartmedaille liegt er echter niet om. Nu al een rigoureuze blokkade voor woningbouw in een groot gebied. Daarnaast, als de luchthaven blijft waar hij nu ligt de geleidelijk verdergaande aantasting van de leefbaarheid in dit deel van Nederland voor altijd. De advocaten van de omwonenden: milieu organisaties en vertegenwoordigers van bewoners, hebben bij lange na niet de mogelijkheden en de middelen om tegenwicht te bieden aan de luchtvaartlobby. Daar komt nog eens bij dat in economisch moeilijke tijden boodschappen over gevaren voor de verdere toekomst worden verdrongen door zorgen voor morgen.

Er is een sterke overheid nodig om in een zo ongelijk krachtenveld voor evenwicht tussen de belangen te zorgen. Temeer nu in het zicht van nieuwe economische groei, en dus ook groei van de luchtvaart, de vraag "hoe verder?" niet langer uitgesteld kan worden.

Veel inwoners zijn er van overtuigd dat de gevolgen van een voortdurende groei van Schiphol voor de leefbaarheid van steden en dorpen in dit deel van Nederland zo

ingrijpend zijn dat verdere groei van een luchthaven in dit gebied geen reële optie zal blijken te zijn. Verplaatsing van (een deel) van het vliegverkeer vraagt echter om zulke grote investeringen dat alleen na een gedegen en onafhankelijk onderzoek het politieke en maatschappelijke draagvlak mag worden verwacht dat nodig is voor een zo verstrekkend besluit.

De gevolgen van de verschillende opties voor de bedrijvigheid, de infrastructuur en de leefbaarheid moeten in kaart worden gebracht. Bij het bepalen van het economische belang moet ook worden gekeken naar het economische potentieel van alternatieven. Wat brengt het gebied op als de enorme claim op de ruimte en de belemmeringen voor ontwikkelingen rond Schiphol wegvallen? De opbrengsten van de luchthaven komt voor 1/3 deel uit vastgoed, voor 1/3 deel uit parkeren(!) dus slechts voor 1/3 echt uit de luchtvaart. Dit is een indicatie voor het enorme potentieel van alternatieven. Vooral als men bedenkt dat het grootste deel van het Schipholterrein nu onbebouwd is.

Blijft het onderzoek naar de toekomst van de luchthaven nog langer uit dan vrezen wij dat de stappen en stapjes die de politiek aan de sector toestaat op de duur zullen leiden tot een onherstelbare vernietiging van de leefbaarheid in de Noordelijke Randstad en ver daarbuiten.

Zeer actueel zijn de voornemens om de nationale luchthaven te privatiseren. Het valt niet goed te begrijpen hoe de overheid zo'n verstrekkend besluit kan nemen voordat er een besluit is genomen over waar deze in de verdere toekomst moet liggen. Waarin investeren de aandeelhouders eigenlijk, als onderzoek kan uitwijzen dat de luchthaven hier niet kan blijven liggen? Wij vrezen dat de aantrekkingskracht van wat de privatisering oplevert sterker zal blijken te zijn dan de plicht om zorgvuldig om te gaan met belangen van milieu en omwonenden.

De vergelijking met de Deltawerken dringt zich op. Er waren moedige parlementen en regeringen nodig om de ingrijpende besluiten te nemen die nodig waren om de dreiging van overstromingen weg te nemen. Wij vragen u de moed te hebben een besluit over de toekomst van de luchthaven te nemen en niet langer uit te stellen. Opdat een dreigende vernietiging van de leefbaarheid van dit deel van ons land wordt afgewend.

### **De gevolgen**

Bij de verantwoordelijkheid om een keuze te maken hoort de verantwoordelijkheid voor de consequenties. Verder groeien van Schiphol, als daar onverhoopt voor gekozen wordt, betekent verdere groei van geluidshinder, van luchtverontreiniging en van veiligheidsrisico's. Het betekent onontkoombaar dat de leefbaarheid van het gebied, dus ook van onze dorpen, verder wordt aangetast en wel in een mate waarin de omwonenden de keuze geboden behoort te worden om te blijven of te vertrekken.

De blijvers dienen te worden gecompenseerd voor de teruggang in woongenot en mogelijke waardevermindering van hun woning. De vertrekkers moeten in staat worden gesteld een gelijkwaardig huis elders te kopen en worden gecompenseerd voor hun gedwongen vertrek. Ondernemers moeten worden gevrijwaard van negatieve gevolgen voor hun bedrijfsinkomsten. Dat dient ruimhartig te gebeuren zoals past bij een situatie waarin een minderheidsbelang voor een meerderheidsbelang moet wijken.

Als het economische belang zo groot is dat het aantasten van de leefbaarheid voor velen gerechtvaardigd wordt gevonden dan moeten er ook de financiële middelen zijn om de consequenties ervan te dragen. Wanneer het ene wordt gedaan en het andere nagelaten dan worden onze inwoners opgeofferd aan een nationaal belang.

## **Milieugrenzen**

Het Schipholbeleid beoogt de dubbeldoelstelling: groei van de luchthaven mogelijk maken én omwonenden te beschermen. De huidige grens van het maximum van 10.000 ernstig gehinderde woningen, biedt echter geen bescherming aan de mensen die in deze huizen wonen. Ook deze burgers hebben recht op bescherming door de overheid.

Er behoren grenzen te worden gesteld aan het maximum aantal vliegbewegingen gedurende de dag en de nacht, de duur en de geluidsintensiteit van piekbelasting en het grondlawaai. Het aantal vliegbewegingen moet weer terug in de milieunormen omdat een (vrijwel) continue belasting met hinder van stillere vliegtuigen ook een onleefbare situatie oplevert.

## **Vliegtuighinder en gezondheid**

Het staat vast dat in onze dorpen bepaalde ziekten vaker voorkomen dan in gebieden waar geen vliegtuighinder is. Er zijn vermoedens dat er een relatie bestaat tussen vliegtuighinder en het frequenter voorkomen van longkanker en hart- en vaatziekten. Omdat het om een relatief kleine populatie gaat en er ook andere milieubelastende factoren zijn is tot op heden niet aangetoond dat er een direct verband is.

Maar er is ook nog zoets als gezond boerenverstand. Wie de aantallen vliegtuigen in aanmerking neemt die ons overvliegen, wie af en toe de sporen in de lucht en de aanslag van kerosine-uitstoot op witte voorwerpen ziet moet wel heel onnozel zijn om te geloven dat er geen verband is.

Slaapverstoring heeft invloed op leerprestaties van kinderen, dat staat inmiddels vast, maar is ook stressbevorderend voor volwassenen. Lijden de prestaties op het werk daar niet onder en zo ja, welke gevolgen kan dat hebben? Onduidelijk is ook wat de invloed is van angst voor de veiligheidsrisico's, die naar we hebben begrepen, de laatste jaren verdubbeld zijn.

Het is ook te verwachten dat gezondheidsrisico's toenemen naarmate men dichterbij Schiphol woont en, u weet het, wij wonen er wel heel dichtbij.

Daar komt nog bij dat, zoals dat ook het geval was met de mijnwerkers en de mensen die met asbest werkten, het tientallen jaren kan duren voor gezondheidseffecten zich manifesteren en dus ook herkend kunnen worden.

Om alle deze redenen dringen wij er op aan dat om de paar jaar onderzoek wordt gedaan naar de ontwikkeling in de gezondheidssituatie van mensen die dicht bij Schiphol wonen en naar hoe die zich verhoudt tot die van andere mensen.

## **2.2 erkenning en compensatie,**

door:

- 2.2.1 in de wetgeving expliciet de erkenning op te nemen dat het vliegverkeer de meest nadelige gevolgen heeft en in de toekomst zal hebben voor het leefklimaat en de ontwikkelingsmogelijkheden van de woonkernen in de onmiddellijke omgeving van Schiphol,
- 2.2.2 financiële middelen beschikbaar te maken voor de gemeenten voor het herstellen en in stand houden van het door wettelijke beperkingen en daardoor teruggelopen inwoneraantal aangetaste voorzieningenniveau in onze dorpen:
- de verbetering van het openbaar vervoer zodat onze jongeren veilig uit kunnen gaan, onze ouderen mobiel kunnen blijven en het ziekenhuis beter bereikbaar wordt voor patiënten en bezoekers,
  - de bouw van een sporthal en de terugkeer van een zwembad
  - het behoud van onze bibliotheek
  - de bouw van gymnastieklokalen voor onze scholen
  - het realiseren van voldoende ontspanningsgelegenheid voor onze jeugd
  - het uitvoeren van een programma tot bestrijding van het drugsgebruik door onze jeugd als na onderzoek mocht blijken dat dit bovengemiddeld is,
- 2.2.3 bij wet te regelen dat het achterblijven van de waardeontwikkeling van onze woningen ten opzichte van vergelijkbare woningen in niet gehinderde omgevingen wordt gecompenseerd,
- 2.2.4 er op toe te zien dat de zich al vele jaren voortslepende isolatie van onze woningen snel en ruimhartig wordt afgewikkeld door:
- vanuit het ministerie actief toe te zien op de voortgang van de isolatie van de resterende woningen in onze dorpen
  - rechtsongelijkheid op te heffen door alle woningen in onze dorpen maximaal te isoleren, ook die buiten de daarvoor geldende contourlijn staan, omdat in afwijking van wat kaarten laten zien onze inwoners onder vergelijkbare hinder leven
  - rechtsongelijkheid op te heffen door bewoners niet te verplichten de kosten van funderingverzwaring en andere voorzieningen voor zover die geen achterstallig onderhoud betreffen, die voor de isolatie noodzakelijk zijn maar zonder isolatie niet getroffen zouden hoeven worden, zelf te betalen. Bewoners die om deze reden hebben moeten afzien van isolatie moeten daarvoor alsnog in aanmerking komen
  - ondeugdelijk uitgevoerde isolaties direct te laten herstellen en geleverde materialen zoals scheurende beglazing direct te laten vervangen en dit niet na te laten omdat aannemers en onderaannemers in een juridische strijd verwickeld zijn
  - in te grijpen in de nog lopende klachtenprocedures en deze af te wikkelen met de ruimhartigheid die hoort bij de verantwoordelijkheid van de overheid voor de vliegtuighinder.

## **Erkenning**

Naar de gevolgen van geluidshinder is wereldwijd veel onderzoek gedaan. Het staat vast dat deze hinder, afhankelijk van de mate van hinder, voor alle omwonenden een inbreuk, en voor een deel van de inwoners een ernstige inbreuk betekent op de kwaliteit van wonen en leven. Dat geldt voor het tweelingdorp Zwanenburg - Halfweg, als de enige woonkern in het verlengde van 2 banen, het meest. Toch ondervinden wij dat na iedere regeringswisseling bewindslieden en kamerleden, die onvoldoende van deze problematiek afweten, uitspraken doen die ons het bloed naar het hoofd jagen. Door in de tekst van de wet de hinder en haar gevolgen voor nabij omwonenden expliciet te erkennen wordt een signaal gegeven aan onze inwoners dat zij serieus worden genomen. Ook wordt ons bespaard om dit iedere vier jaar opnieuw aan de politiek uit te leggen.

## **Compensatie van schade aan de ontwikkeling van onze gemeenschap**

Er kan geen discussie zijn over de vraag of de beperkingen die onze dorpen zijn opgelegd schadelijk zijn geweest voor de ontwikkelingskansen van onze gemeenschap. Onze dorpen waren door hun gunstige ligging en mogelijkheden aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor burgers en bedrijven. In plaats van de gezonde groei die mocht worden verwacht, zorgden de wettelijke beperkingen in verband met Schiphol voor een drastische teruggang van het aantal inwoners en een blokkade voor ontwikkeling.

In heel Nederland is de daling van het gemiddelde aantal bewoners per huis gecompenseerd door de bouw van meer huizen. Door het bouwverbod is dat in onze dorpen niet gebeurd waardoor het inwonertal drastisch is gedaald.

Deze teruggang is gepaard gegaan met een geleidelijke afbraak van het voorzieningenniveau. Zo verdwenen de school voor vervolgonderwijs, het zwembad en het postkantoor, de bankvestiging werd een bijkantoor en de markt werden drie kramen. De secretarie werd een gemeentewinkel. Het winkelbestand wordt bedreigd met kwalitatieve teruggang en vershraling. Ook zijn we er niet gerust op dat we de bibliotheek zullen houden. Er zijn te weinig gymnastieklokalen voor onze scholen. Onze jeugd hangt op straat na jaren van een tekort aan aandacht en voorzieningen. Er zijn te weinig woningen voor starters en ouderen. Het openbaar vervoer is geleidelijk afgezaakt tot een plattelandsniveau. Bedrijven in de dorpskern die daar niet meer in passen en verkeer- en parkeerlasten veroorzaken, zijn financieel niet in staat om die te verlaten omdat het terrein dat ze achterlaten te weinig opbrengt om dat mogelijk te maken. De oudere inwoners van Halfweg klagen terecht steen en been over het ontbreken van en de bereikbaarheid van noodzakelijke voorzieningen. Een indringend voorbeeld van dreigende verpaupering zijn de braakliggende terreinen en gebouwen van de voormalige rioolwaterzuivering en het waterpompstation.

Een aparte zorg is het drugsgebruik onder jongeren in Zwanenburg. Er zijn meldingen van inwoners over sporen van veelvuldig drugsgebruik op drie locaties in het dorp, koeriers die op brommers door het dorp rijden en telefoonnummers op lantaarnpalen. Hoewel er geen gegevens zijn die bovengemiddeld gebruik aantonen zijn sommige inwoners er van overtuigd dat er een relatie is tussen de mate van het drugsgebruik en onvoldoende ontmoeting- en ontspanningsmogelijkheden voor de jeugd in de leeftijd tussen 12 en 20 jaar.

Al in de jaren zestig waarschuwde de commissie Kosten voor de te verwachten "bloedarmoede" van onze dorpen.

In een rechtstaat is geregeld dat personen en bedrijven die aan derden schade berokkenen deze moeten vergoeden. Zo moet Schiphol de kosten dragen van ontruiming en was het ook de bedoeling dat de luchtvaartmaatschappijen de isolatie van woningen zou betalen, al wist men zich daar ten koste van de belastingbetaler voor een deel onderuit te wurmen. Onze inwoners ervaren het als onrechtvaardig dat de schade aan de ontwikkeling van onze gemeenschap niet wordt gecompenseerd. Zij hebben het gevoel dat Schiphol als schade veroorzakend bedrijf wat deze zaken betreft boven de wet staat en de Overheid haar verantwoordelijkheid hierin ontloopt.

De gemeenten proberen de achteruitgang van de dorpen tegen te gaan maar beschikken eenvoudig niet over de middelen om de noodzakelijke inhaalslag te maken. Een Wethouder van de gemeente Haarlemmermeer zei tegen vertegenwoordigers van Zwanenburg: "Wij hebben daarvoor geen geld, laat Schiphol als veroorzaker van de problemen maar eens over de brug komen". Ons lijkt de landelijke overheid het juiste adres.

### ***Waardedaling van onze woningen***

Het lijkt er op dat de schaarste aan woningen in onze dorpen een waardedaling van het huizenbezit als gevolg van de vliegtuighinder heeft afgeremd. Wij veronderstellen echter dat de waardeontwikkeling, vooral in bepaalde categorieën woningen, toch is achtergebleven ten opzichte van huizen in niet gehinderde gebieden.

Het is gezien de te verwachten sterke groei van het vliegverkeer allerminst uit te sluiten dat in de toekomst verdere, niet onaanzienlijke waardedaling zal optreden.

Het is redelijk dat in de wet wordt vastgelegd dat, wanneer zich een waardedaling van onze woningen heeft voorgedaan of in de toekomst voordoet die te maken heeft met het vliegverkeer, dit waardeverlies financieel wordt gecompenseerd. Indexering kan daarbij een hulpmiddel zijn.

### ***Isolatie van onze woningen een gebod zonder eind***

De isolatie van onze woningen sleept zich al vele jaren voort. Op dit moment moeten in onze dorpen nog steeds 100 woningen worden geïsoleerd. Inmiddels zetten de Gemeenten Haarlemmermeer en Haarlemmerliede zich samen met onze Dorpsraad in voor een ongestoord verloop van het laatste traject. Wij vinden dat ook vanuit het Ministerie van V&W alles moet worden gedaan wat mogelijk is om daarvoor te zorgen.

Wij vinden dat de huizen van alle inwoners van Zwanenburg en Halfweg maximaal geïsoleerd behoren te worden. Het is niet te verdedigen dat het wel of niet isoleren binnen onze dorpen wordt gerelateerd aan een papieren contourenlijn die, daar is vriend en vijand het over eens, niet meer kan zijn dan een globale indicatie. Niet alleen houden piloten zich absoluut niet aan contourlijnen en veranderen de contouren bij wijzigingen in vliegroutes. Waar het om gaat is dat het geluid in de werkelijkheid niet plotseling een aantal decibellen minder wordt in een straat waarover op papier een contourlijn is getekend. De inwoner die net wel en de inwoner die net niet binnen de contour vallen ervaren precies dezelfde hinder. Afwijkend van wat kaarten laten zien leven al onze inwoners onder vergelijkbare, ernstige geluidshinder. Hier is ons inziens sprake van rechtsongelijkheid.

Wij vinden het onaanvaardbaar dat woningen niet worden geïsoleerd omdat de bewoners terecht weigeren zelf op te draaien voor aanpassingen aan funderingen en andere kostbare ingrepen om isolatie mogelijk te maken. Voor zover deze aanpassingen niet te

maken hebben met achterstallig onderhoud dienen zij voor rekening van de overheid te worden uitgevoerd. Hoe valt te rijmen dat de bewoners van deze huizen geen recht hebben op isolatie? Hier is overduidelijk sprake van rechtsongelijkheid. Het is toch Schiphol die het probleem heeft gecreëerd en niet de bewoner!

Ook dient o.i. de overheid haar verantwoordelijkheid te nemen t.a.v. niet deugdelijk uitgevoerde isolaties en het leveren van ondeugdelijke materialen zoals scheurende beglazing. Het kan niet zo zijn dat de bewoner moet wachten tot de aannemer en de onderaannemer hun juridische strijd hebben uitgevochten. Onze inwoners hebben daar niets mee te maken. Wat behoort te gebeuren is eerst de fout herstellen en daarna bakkeleien over wie het moet betalen en niet andersom.

Tenslotte zou de Minister moeten ingrijpen in het verloop van de nog lopende klachten procedures. Bij de verantwoordelijk van de overheid voor de geluidsoverlast past een ruimhartige opstelling om financiële kwesties uit de wereld te helpen.

### ***Wie zal dat betalen?***

Wanneer de teruggang in ons woon- en leefkwaliteit en de schade aan ons woongenot gevolgen zouden zijn geweest van een ontwikkeling waaraan niemand iets kan doen zou deze aanvaard moeten worden. Dat is echter niet het geval. Ze worden veroorzaakt door de activiteiten van een bedrijf dat door de Overheid in staat wordt gesteld deze activiteiten te ontwikkelen. Ieder ander bedrijf in Nederland dan Schiphol, dat met zijn activiteiten het leefklimaat en woongenot van anderen dermate aantast, wordt door de wet gedwongen deze aantasting te beëindigen of financieel te compenseren.

De Overheid stelt enerzijds, vanwege het nationale belang van een luchthaven, beperkingen in om de groeimogelijkheden van Schiphol veilig stellen maar zorgt er anderzijds niet voor dat de schade die dat voor woonkernen en omwonenden met zich mee brengt wordt gecompenseerd. Het gaat niet aan om relatief kleine groepen Nederlanders zo onevenredig te belasten met de nadelige gevolgen van het dienen van een nationaal belang. Er zijn meerdere bronnen waaruit middelen kunnen worden geput waarmee schade kan worden gecompenseerd: de start- en landingsgelden, de ticketprijs en de staatskas.



### **2.3 eerlijke ontwikkelingskansen,**

door:

- 2.3.1 de wetgeving zo aan te passen dat de Gemeenten in het gebied rond Schiphol op dezelfde wijze als daarbuiten kunnen beslissen over waar wel en waar niet binnen de bestaande grenzen en aan de randen van dorpskernen mag worden gebouwd. Daardoor moet mogelijk worden dat met de bouw van woningen voor starters en ouderen de woningvoorraad in overeenstemming wordt gebracht met de behoefte van onze gemeenschap en onze middenstand gezond kan blijven,
- 2.3.2 de plannen voor het terrein van de voormalige suikerfabriek in Halfweg en de daarmee samenhangende komst van een NS station niet te laten mislukken door beperkingen die verband houden met de concentratie van personen onder het vliegverkeer,
- 2.3.3 de verplaatsing van bedrijven uit de dorpskern van Zwanenburg naar een bedrijventerrein financieel mogelijk te maken opdat zij gezonde ontwikkelingskansen krijgen en niet langer parkeer- en verkeersoverlast veroorzaken,
- 2.3.4 de gemeenten wettelijk en financieel in staat te stellen om het winkelbestand in onze door de ligging al zo benadeelde woonkern kwalitatief op peil te houden. Zodat het winkelaanbod past bij de behoefte van onze inwoners en die van de nabije omgeving en winkeliers een eerlijke kans hebben in de concurrentie met grootwinkelbedrijven en winkelcentra in omliggende plaatsen.

#### ***Weg met beperkingen die niet beschermen maar schaden***

Dat de ligging nabij Schiphol voor onze dorpen beperkingen met zich meebrengt begrijpt iedere inwoner. Zo hebben wij er begrip voor dat er hoogtebeperkingen zijn bij het bouwen en ook dat onze dorpen niet meer kunnen uitbreiden door nieuwe wijken te bouwen. De overheid is in het Luchthaven Indelingsbesluit ten aanzien van de bescherming van omwonenden echter doorgeslagen tot een punt waarin de belangen van omwonenden niet worden beschermd maar juist geschaad.

Als het grondgebied van onze dorpen niet veilig genoeg is om te leven behoort de Overheid het gebied te ontruimen. Echter, als dit leefbaar en veilig genoeg gevonden wordt voor bestaande inwoners, is het dat ook voor nieuwe. Als de Overheid het verantwoord vindt om hier een gemeenschap te laten leven dan behoort zij die ook in staat te stellen een gezonde zich ontwikkelende gemeenschap te zijn en te blijven. De voor de ontwikkeling van onze dorpen schadelijke regels moeten verdwijnen.

Er is naar onze opvatting geen steekhoudende argumentatie te geven voor het verbieden van woningbouw op een plek binnen de bestaande grenzen van een woonkern als dat honderd meter verder wel mag. De geluidscontourlijn die daar tussen loopt is een papieren grens waaraan een accuraatheid in weergave van de werkelijkheid wordt toegekend waarvan iedere ingewijde weet dat die nergens op slaat. De metingen waarop de berekeningen zijn gebaseerd zijn daarvoor niet nauwkeurig genoeg, piloten houden er zich niet aan en de contouren veranderen als vliegroutes of baangebruik worden

gewijzigd. Ook is de digitale vertaling van een globale papieren grens van een hinderniveau naar "daar mag je wel en 10 meter verder mag je niet bouwen" een typisch ambtelijk gemillimeter dat aan geen enkele burger valt uit te leggen.

De bouwbeperkingen in het Luchthaven Indelingsbesluit met zijn ingewikkelde, irriterende, tijdrovende en onnodig geldverslindende procedures moeten voor bouwen binnen de bestaande dorpsgrenzen worden opgeheven. Het moet aan de Gemeenten worden overgelaten waar wel en niet binnen de bestaande dorpsgrenzen en aan de randen mag worden gebouwd.

### ***Woningen voor starters en ouderen***

Uit prognoses blijkt dat de gemiddelde woningbezetting en dus de teruggang van het inwoneraantal tot staan is gekomen. Dat maakt het zinvol om te kijken naar de woningvoorraad aan de ene kant en de behoefte van een stabiele gezonde samenleving aan de andere kant. Onomstreden, en ook bij de gemeenten bekend, is het tekort in onze dorpen aan woningen voor starters en voor ouderen die kleiner willen gaan wonen. Jongeren vertrekken en ouderen kunnen kiezen tussen vertrekken of wachten op het verzorgingstehuis. De zo wenselijke doorstroming stagneert.

Daarnaast is het voor onze winkeliers moeilijk te verteren dat enerzijds niets gedaan kan worden aan de komst van grote supermarkten (food, fietsen) die hen beconcurreren en waarvan de klanten uit Amsterdam de verkeer- en parkeercapaciteit belasten, en een bescheiden maar zeer welkome aanvulling van hun klandizie door het bouwen van een beperkt aantal woningen onmogelijk wordt gemaakt.

Door de beperkingen in het Luchthaven Indelingsbesluit, te weten de 20 KE grens en de eis dat de locatie aan vier zijden omsloten moet zijn door bestaande bebouwing, op te heffen voor het gebied binnen de bestaande dorpsgrenzen komt voldoende ruimte beschikbaar om door het bouwen van woningen voor starters en ouderen de verscheidenheid aan woningen (meer) in lijn te brengen met de behoefte.

### ***Sugar City***

Onder de projectnaam "Sugar City" wordt het terrein van de voormalige suikerfabriek in Halfweg opnieuw ingericht. Hoewel details nog aanpassing behoeven, is naar onze mening de overheersende opvatting dat deze plannen een unieke kans zijn om de levensvatbaarheid van onze gemeenschap een sterke impuls te geven. Er is o.a. 10.000 m<sup>2</sup> winkelruimte gepland, evenveel als alle winkels in Halfweg en Zwanenburg samen. We gaan er dus uitdrukkelijk van uit dat de toezegging wordt waargemaakt dat de in Sugar City te vestigen detailhandel niet concurrerend zal zijn voor de winkeliers in onze dorpen.

De door de beperkingen van Schiphol dreigende "versukkeling" van Halfweg kan worden tegengegaan met dit plan dat een nieuwe dynamiek in het dorp brengt. Ook hebben de Nederlandse Spoorwegen laten weten dat zij in Halfweg een station willen bouwen wanneer de plannen doorgaan. De komst van dit station zal een belangrijke verbetering zijn voor de belabberde openbaar vervoer situatie.

In het plan speelt de komst van een megabioscoop met 16 zalen voor de haalbaarheid een doorslaggevende rol. Wij vrezen dat er zonder bioscoop geen "Sugar City" en dus ook geen station zal komen. De bioscoop is geprojecteerd buiten de corridor waarbinnen de vliegtuigen behoren te blijven. Toch is er sprake van een mogelijke weigering van een vergunning om deze te bouwen vanwege neerstortingsgevaar van vliegtuigen.

Als dit mocht gebeuren zijn voor de inwoners de rapen echt gaar. Hoe is uit te leggen dat de 10.000 inwoners van onze dorpen dagelijks mogen leven onder een gevaar waar 2000 mensen die zich een paar uur in een bioscoop bevinden niet aan mogen worden blootgesteld?

### ***Bedrijven uit de dorpskern***

De in de dorpskern gevestigde bedrijven worden door ruimtegebrek en de verkeerssituatie belemmerd in hun verdere ontwikkeling. Daarnaast zorgen auto's van personeel en de vrachtwagens die goederen aan- en afvoeren voor parkeerproblemen en verkeersoverlast. Tenslotte staan ze de gewenste loopverbinding tussen de twee winkelgebieden, aan de kop van de Dennenlaan en de Kom, in de weg. De reden waarom het in Zwanenburg niet lukt om, net als in andere dorpen, bedrijven uit de dorpskern te laten vertrekken is opnieuw gelegen in "Schiphol". Bedrijfsverplaatsingen worden doorgaans mede gefinancierd vanuit de opbrengst van het terrein en de gebouwen die men achterlaat. Grond en gebouwen brengen nu te weinig op. Woningen mogen er niet worden gebouwd. Voor andere bedrijven, als het al wordt toegestaan zich daar te vestigen, zijn de locaties even onaantrekkelijk. Ook schieten we daar niets mee op. Er is financiële ondersteuning nodig om dit probleem op te lossen. Omdat wettelijke beperkingen de werkelijke oorzaak zijn voor het ontstaan en het voortduren van dit probleem behoort de landelijke overheid het ook op te lossen. De Gemeente heeft daarvoor niet de middelen.

### ***Eerlijke kansen voor de winkeliers***

Uit een recent detailhandelonderzoek van de Gemeente Haarlemmermeer is gebleken dat wat winkeliers in Zwanenburg al jaren zeggen juist is. De winkelstand in het dorp verschaalt en gaat kwalitatief achteruit. Verdere kwalitatieve achteruitgang zal koopkrachtafvloeiing naar plaatsen in de omgeving tot gevolg hebben. Dit zichzelf versterkende proces zal er op een termijn van 10 tot 20 jaar toe leiden dat alleen de supermarkten in de goedkope prijsklasse, de cash en carry's en een handvol in de marge opererende volhouders over blijven. De de in de jaren zestig door de commissie Kosten voorspelde "bloedarmoede" zal dan zijn voltooid.

Uit de detailhandelsvisie van de Gemeente blijkt dat de opbrengst per m<sup>2</sup> van onze winkels zich aan de rand beweegt van de ondergrens die gehaald moet worden om rendabel te zijn. Er is geen ruimte meer om koopkrachtafvloeiing op te vangen.

In het dorp bevinden zich drie kleine supermarkten. Het onderzoek zegt dat 2 middelgrote supermarkten met een ruimer assortiment verdere koopkrachtafvloeiing kan tegengaan. In plaats daarvan komt er een 4<sup>e</sup> kleine supermarkt in het onderste prijssegment bij (Lidl). De Gemeente zegt noch de financiële middelen noch de wettelijke mogelijkheden te hebben om deze voor Zwanenburg slechte ontwikkelingen te keren. De Lidl vestiging kan niet worden tegengegaan omdat deze niet in strijd is met het bestemmingsplan. De impasse van de overgang van twee kleine supermarkten naar een grotere kan de Gemeente niet doorbreken omdat het niet haar taak is in te grijpen in zaken van de ondernemers. Ondertussen glijden Zwanenburg en Halfweg verder weg.

Het verband met het Schipholbeleid of met vliegtuighinder, waar het in deze evaluatie om gaat, is niet direct te leggen. Wel is het zo dat de verschraling van het winkelaanbod niet aan de orde geweest zou zijn als het dorp zich normaal had kunnen ontwikkelen. In dorpen die dat wel hebben gekund, zoals bijvoorbeeld Nieuw Vennep, staat het winkelbestand er heel anders voor.

Ook is het zo dat de vershraling van het winkelbestand een verder aantasting is van het leefmilieu, die boven op de directe en indirecte gevolgen van het Schipholbeleid komt. Het versterkt het gevoel van de inwoners dat het dorp is afgeschreven.

Wij zouden graag zien dat de Gemeenten Haarlemmermeer en Haarlemmerliede wettelijk en financieel in staat worden gesteld om in onze zwaar door vliegtuigen gehinderde woonkern meer regulerend op te treden niet alleen voor het behoud van voorzieningen maar ook voor het behoud van een winkelbestand dat past bij de behoeften van de inwoners. Zodat onze winkeliers in de concurrentie met de grootwinkelbedrijven en de winkelcentra in omringende plaatsen een eerlijke kans hebben.

## **2.4 eerlijke voorlichting,**

door:

- 2.4.1 informatie te verstrekken over geluidshinder die wél aansluit bij de hinderbeleving van omwonenden,
- 2.4.2 de werkelijke geluidshinder door een onafhankelijke instantie per gebied met een eigen hinderkarakteristiek te laten meten. Er moet worden gemeten met voldoende verplaatsbare meetpunten om bij veranderende vliegroutes en baangebruik een representatief beeld te kunnen geven van de hinder aan de westzijde, de oostzijde en in het centrum van onze dorpen,
- 2.4.3 onze inwoners op een voor leken te begrijpen manier uit te leggen wanneer en waarom de hinder verandert en verdeeld wordt over de regio zoals die verdeeld wordt,
- 2.4.4 een onafhankelijke partij via Internet en de lokale kranten regelmatig en op een door leken te begrijpen manier te laten rapporteren over de hinder. De rapportage dient geluidshinder, luchtverontreiniging en veiligheidsrisico's te omvatten. Behalve prognoses van te verwachten hinder, de meetresultaten van de werkelijke hinder en de toetsing aan normen moeten onze inwoners daarin de door incidenten gelopen veiligheidsrisico's, de geconstateerde overtredingen en de genomen sanctiemaatregelen kunnen zien,
- 2.4.5 het overleg tussen landelijk overheid, vertegenwoordigers van omwonenden en de luchtvaartsector en de discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland in volledige openbaarheid te laten plaatsvinden en van dit overleg verslag te doen in door leken te begrijpen bewoordingen,
- 2.4.6 door onze inwoners nog dit jaar te komen voorlichten over de te verwachten toename van de hinder bij groei van het aantal vluchtbewegingen. Door onze inwoners wordt niet geloofd dat groei van ca. 400.000 vliegbewegingen naar het maximum binnen de huidige milieugrenzen mogelijk is zonder ernstige toename van de hinder. Onze inwoners geloven dat als in de toekomst een groei tot 800.000 of zelfs 1.000.000 vliegbewegingen, waarvan sprake is, mogelijk wordt gemaakt de overheid opnieuw een belofte zal breken. De belofte dat de groei van Schiphol niet zal leiden tot overschrijding van het hinderniveau van 1990.

### ***Metten van hinder in plaats van decibellen***

De informatie die onze inwoners krijgen over de geluidshinder schiet op veel punten te kort. Ze wordt niet geloofd en dat is logisch omdat wat men waarneemt niet overeenkomt met wat er over de hinder wordt gezegd.

Een van de redenen is dat meetresultaten worden weergegeven in eenheden die technische kennis vereisen om ze te begrijpen. Kosteneenheden en Lden zeggen een inwoner niets. Wat hem iets zegt zijn het aantal vliegtuigen dat tijdens de uren van dag en nacht over zijn hoofd vlogen en hoeveel lawaai die maakten. Dus "extreem, veel, gemiddeld, weinig" dat is wat hij ervaart.

De kern is dat informatie over de werkelijke hinder moet aansluiten bij de beleving. Als Schiphol zegt dat de vliegtuigen stiller zijn geworden en het voordeel daarvan wordt in de beleving van de omwonenden ver overschaduwed door de toename van het aantal vliegtuigen dan praat de een over decibellen en de ander over hinder.

Als Schiphol roept dat de geluidshinder over het hele jaar is afgenomen maar de omwonende ervaart in de vakantiemaanden de ergste piek sinds jaren dan gaat het over twee verschillende zaken. Als Schiphol het heeft over de geluidshinder in het gehele gebied rond Schiphol dan zegt dat de inwoner van de wijk waar het vliegverkeer wel degelijk is toegenomen helemaal niets.

Als de overheid serieus meent dat de omwonenden moeten worden voorgelicht over de geluidshinder dan moet zij er ook voor zorgen dat de omwonenden deze informatie kunnen verifiëren. Dan behoren het de ervaringen van omwonenden te zijn die worden gemeten en waarin milieugrenzen voor de groei van het vliegverkeer worden uitgedrukt.

Wij hopen dat deze uitleg de Minister bereikt die zegt: "de beleving is kennelijk anders (ze bedoelt erger) dan de werkelijke hinder". Wij hopen dat in Den Haag "dit kwartje nu eindelijk eens valt". De geïrriteerdheid over hinder kan niet effectiever worden aangejaagd dan door deze te bagatelliseren.

### ***Zonder vertrouwen in de boodschapper geen geloof in de boodschap***

Meetresultaten op basis van metingen van Schiphol worden niet geloofd en dat is niet de schuld van de omwonenden. Ook als dit gebrek aan vertrouwen niet zou bestaan is het vreemd dat een bedrijf zelf de gegevens levert voor de controle of het aan de milieuregels voldoet.

Het adagium moet zijn: "geloofwaardig meten of helemaal niet meten". Ongeloofwaardige metingen bevestigen de gedachte van inwoners dat Schiphol en Overheid er op uit zijn om de hinder minder erg voor te stellen dan die in werkelijkheid is.

Het meten van de werkelijke hinder en het toetsen aan de normen behoren door een onafhankelijke instantie te gebeuren.

### ***Herkenbare meetresultaten***

Inwoners zijn niet in staat beweringen van Schiphol over vermindering van geluidshinder te controleren. Een berekende hinder over het gehele gebied van woonkernen en open gebied rond schiphol kan niemand uit ervaring herkennen.

Bij de beleving van hinder speelt het "patroon" van de hinder een belangrijke rol. Het aantal overvliegende vliegtuigen, de sterkte van het lawaai, de tussenpozen, landen of starten, het langer of korter voortduren van piekhinder, de uren van de dag of de nacht, dit alles bepaalt het patroon en daarmee de beleving van de hinder. Deze patronen zijn voor (delen van) woonkernen zeer verschillend. Herkenbare informatie is dus alleen mogelijk als per gebied met een eigen hinderpatroon wordt gemeten en geïnformeerd.

Bovendien veranderen de hinderpatronen o.a. door het wijzigen van vliegroutes en aanpassingen in het baangebruik. Dit maakt het noodzakelijk dat de plaatsen waar gemeten wordt aangepast kunnen worden. Dus mobiele meetpunten.

Er moet met voldoende (voor onze dorpen 4 of 5) verplaatsbare meetpunten worden gemeten om een representatief beeld te kunnen geven van de het oosten, het centrum en het oosten van onze woonkern zo verschillende hinder.

### ***Begrijpbare informatie over veranderingen, spreiding en concentratie***

Onze inwoners begrijpen de redenen niet waarom de hinder verandert, verplaatst en wat de argumentatie is achter spreiding versus concentratie. Dat kan ook niet want er wordt geen moeite gedaan om die redenen voor leken inzichtelijk te maken.

Daardoor kan men ook niet weten of er met hun belangen naar vermogen rekening is gehouden. De vliegtuighinder heeft een geweldige impact op het leven in onze dorpen. Onze inwoners hebben er recht op te weten waarom de hinder is zoals die is en niet anders.

De inwoners moeten via Internet en de lokale kranten op de hoogte gehouden worden van veranderingen die tot gevolg hebben dat het hinderpatroon voor (een deel) van een woonkern wijzigt. Ook moet uitgelegd worden hoe de hinder over (delen) van woonkernen wordt verdeeld en wat de redenen daarachter zijn.

### ***Informatievoorziening door een onafhankelijke partij***

Door betere informatie wordt het vliegtuiglawaai niet minder. Het ontbreken van informatie of informatie die voor onwaar wordt gehouden speelt wel een belangrijke rol bij het ondergaan van de hinder. De inwoner die denkt dat hij onwetend wordt gehouden, beduveld wordt of meent dat niet echt bekend is hoeveel hinder hij of zij wel ervaart zal meer geïrriteerd zijn, de hinder minder goed verdragen. Het omgekeerde is dus ook waar. De inwoner die de informatie over de werkelijke hinder vertrouwt en herkent als zijn eigen ervaring, die ziet dat het ergens anders nog erger is, die weet dat er zorgvuldig geregisseerd is en het niet anders heeft gekund, kan er beter mee leven.

Het rapporteren over geluidshinder, luchtverontreiniging en veiligheid moet worden opgedragen aan een onafhankelijke partij. De rapportages moeten te vinden zijn op Internet en samenvattingen daarvan moeten in de lokale kranten verschijnen.

Behalve prognoses van te verwachten hinder, meetresultaten van de werkelijke hinder en de uitkomst van de toetsing aan normen moeten onze inwoners daarin de geconstateerde overtredingen en de genomen sanctiemaatregelen kunnen zien. De frequentie van de rapportages moet worden afgestemd op de beweeglijkheid in het hinderpatroon (niet vaker dan zinvol maar vaak genoeg om significante tussentijdse veranderingen zichtbaar te maken).

De spreiding van de geluidshinder moet worden weergegeven in voor leken toegankelijke grafische voorstellingen waarin het aantal overvliegende startende en landende vliegtuigen en de daarvan gemeten geluidshinder in kleuren en cijfers zichtbaar worden gemaakt in 3 niveaus van detaillering: het gehele gehinderde gebied, het gebied van de woonkernen rond Schiphol en de delen van woonkernen met een verschillend hinderpatroon (voor onze dorpen: west, oost en centrum).

### ***Openbaarheid voorkomt wantrouwen***

Geen of gebrekkige openbaarheid van overleg is dodelijk voor het vertrouwen van omwonenden in de uitkomsten van overleg. Dat geldt voor het overleg binnen de CROS, het overleg tussen het Ministerie en de Commissie van Deskundigen en voor overleg in studietoelichtingen over de toekomst van de luchtvaart in ons land. De onrust die veroorzaakt kan worden doordat onze inwoners op de hoogte raken van discussies over ontwikkelingen die zij niet wensen is niet schadelijker dan de onrust die nu bestaat over over wat hen te wachten staat. Bovendien past openbaarheid bij onze tijd en bij mondige burgers.

De mate van openbaarheid en de eisen die daaraan gesteld worden moeten in de wet verankerd blijven en voor zover dat nog niet het geval is verankerd worden. Naar onze mening dienen alle genoemde overlegbijeenkomsten publiek te zijn, moeten de overlegverslagen o.a. via Internet door iedere omwonende ingezien kunnen worden, moeten deze verslagen zo geschreven te zijn dat leken deze kunnen begrijpen en moeten samenvattingen daarvan verschijnen in de lokale kranten.

Ook al zullen omwonenden van deze mogelijkheden beperkt gebruik maken dan nog zal deze openbaarheid het vertrouwen in de Overheid en andere betrokken partijen vergroten.

### ***Het zwaard van Damocles***

De groei van Schiphol wordt, zo werd gedacht, door de huidige regels beperkt tot ca. 600.000 vliegbewegingen. Dat zou betekenen dat het huidige aantal van ca. 400.000 nog met ca 50% kan groeien. Inmiddels heeft Schiphol echter laten weten dat voor deze groei de handhavingpunten moeten verdwijnen. Een horror scenario waarin het recht op bescherming van omwonenden van tafel wordt geveegd.

Inmiddels circuleren echter al scenario's van 800.000 tot 1.000.000 vliegbewegingen. Het verhaal dat een dergelijke groei mogelijk zou zijn zonder toename van hinder is absoluut ongeloofwaardig.

Onze inwoners denken dat de Schiphol lobby al weer druk bezig is de politiek rijp te maken voor de volgende verruiming van de milieuregels. Een sinds jaren beproefde en succesvolle salamtactiek maar dan met hele dikke plakken. Nieuwe ministers en kamerleden horen dezelfde verhalen van de lobby uit het verleden voor het eerst. Zij hebben echter één voordeel ten opzichte van de collega's in het verleden: zij weten van "het rekenfoutje!". Behalve bij degenen die bereid zijn voor economische belangen alles en iedereen op te offeren verwachten we een gezonde en door het verleden gerechtvaardigde achterdocht.

We vragen de Overheid aan onze inwoners te komen uitleggen hoe het mogelijk is dat het aantal vliegbewegingen tot 2,5 maal groeit zonder dat Zwanenburg en Halfweg volstrekt onleefbaar worden. Daarbij tekenen we aan dat deskundigen aangeven dat op afzienbare termijn niet verwacht mag worden dat de vliegtuigen boven onze hoofden veel stiller worden.

Om te voorkomen dat wij straks overvallen worden door voorgenomen besluiten waartegen verzet geen zin meer heeft vragen wij om deze uitleg nog dit jaar te komen geven.



## **2.5 eerlijke verdeling van hinder,**

door:

- 2.5.1 een maatstaf te ontwikkelen waarmee de invloed van vliegtuighinder op het woon- en leefklimaat van mensen die met verschillende niveaus van hinder worden belast met elkaar kan worden vergeleken en die kan dienen als uitgangspunt voor de eerlijke verdeling van hinder over de banen,
- 2.5.3 de toewijzing van vluchten en de verdeling van starten en landen over banen, voor zover mogelijk, zo te regelen dat onze (meest gehinderde) woonkern maximaal wordt ontlast.

### ***Eerlijk delen, maar hoe?***

Dat het moeilijk is om dat in te vullen mag geen reden zijn om na te laten de lasten van het vliegverkeer eerlijk te delen. Nederland is een land dat het eerlijk delen van lasten terecht hoog in het vaandel heeft. Dus moet dat ook met vliegtuighinder.

Voor een deel van de vluchten zijn de weersomstandigheden niet bepalend voor de beslissing van welke baan een vliegtuig gebruik moet maken om te starten of te landen. Voor dit deel van de vluchten geldt dat die eerlijk behoort te worden verdeeld over de omgeving.

Wanneer voor vluchten of de verdeling tussen starten en landen omwonenden achter een baan wordt ontzien, betekent dit automatisch dat andere omwonenden zwaarder worden belast.

Maar wat is eerlijk? Hoe verhoudt zich het belang van meer mensen die verder van Schiphol wonen tot het belang van minder mensen die er dichtbij wonen en twee maal zo zwaar worden belast? Hoe verhoudt zich het belang van mensen die meer vliegtuigen met minder herrie horen passeren tot dat van mensen met minder vliegtuigen maar meer herrie?

Nu komen woonkernen en zelfs delen van woonkernen tegenover elkaar te staan wanneer er veranderingen worden voorgesteld in baangebruik of vliegroutes. Men verwijt elkaar "NIMBY" denken. Dat hoort niet zo te zijn en dat hoeft niet zo te zijn.

De overheid hoort ervoor te zorgen dat er door wetgeving een democratisch genomen besluit komt volgens welke maatstaf de hinder van Schiphol eerlijk over de omgeving wordt verdeeld.

### ***Wat minder kan moet ook minder***

Zolang deze maatstaf er niet is dient onze meest belaste woonkern maximaal te worden ontzien. Landende vliegtuigen geven op de Polderbaan aanzienlijk minder last dan startende. Op de Zwanenburgbaan is het andersom. Vóór de aanleg werd beloofd dat op de Polderbaan voornamelijk zou worden geland. Ook deze belofte werd met het grootste gemak gebroken. Het is niet meer dan fair dat starten en landen voor zover mogelijk zo worden verdeeld dat onze meest gehinderde woonkern maximaal wordt ontlast.

De toewijzing van een baan, voor zover niet door weersomstandigheden bepaald, vindt op voor ons onduidelijke gronden plaats.

Zwanenburg en Halfweg worden met 2 banen meer belast dan welke andere woonkern ook. Dan is het ook eerlijk dat voor vluchten die niet noodzakelijkerwijs over onze dorpen hoeven plaats te vinden andere banen worden gekozen.

Wij hebben er alleen vertrouwen in dat het principe van "eerlijk delen van hinder" zal worden toegepast wanneer de Overheid dit in wetgeving vastlegt. Dit is ook wenselijk om conflicten over dit onderwerp tussen woonkernen en wijken te vermijden.

## **2.6 effectieve handhaving,**

door:

- 2.6.1 de norm voor vluchten die afwijken van de voorgeschreven routes (maximaal 3%) te laten gelden per maand en per baan i.p.v. voor alle banen tezamen voor het gehele jaar,
- 2.6.2 over het aantal afwijkende vluchten en opgelegde sancties per baan en per maand te laten rapporteren i.p.v. voor alle banen een maal per jaar,
- 2.6.3 sancties voor het niet nakomen van regels door Schiphol en vliegmaatschappijen voldoende hoog te maken om voor de handhaving van regels effectief te zijn.

### ***Cowboys in de lucht***

Ter bescherming van inwoners zijn er regels waaraan vliegers en verkeersleiding zich dienen te houden. Openbare en effectieve handhaving van die regels is van belang voor acceptatie van hinder. Veel bewoners van Zwanenburg en Halfweg zijn inmiddels ervaringsdeskundigen over wat wel en wat niet mag en constateren dan ook regelmatig dat regels overtreden worden. Over het opleggen van sancties om handhaving van de regels af te dwingen horen we echter alleen eens per jaar iets. Ook hier is een lik op stuk beleid nodig.

Het is de luchtverkeersleiding toegestaan om 3% van de vluchten te laten afwijken van de voorgeschreven routes. Dit percentage geldt thans voor alle banen gezamenlijk. Dat scheidt onduidelijkheid over wat nu wel en niet mag, daarom pleiten wij er voor dit percentage per baan toe te passen.

### ***Geen vrijbrief voor overschrijding***

Burgers hebben ondervonden dat boeten voor snelheidsovertredingen de laatste jaren fors zijn verhoogd. De overheid weet immers dat er een relatie is tussen de hoogte van boetes en de kans dat burgers zich daaraan houden.

Sancties voor de luchthaven die grenzen overschrijdt en voor luchtvaartmaatschappijen die zich niet aan de regels houden zijn alleen effectief als de pijn ervan groter is dan van de moeite die men moet doen om binnen de regels te blijven.

Sancties moeten zo ingrijpend zijn dat zij voor de handhaving effectief zijn.

## **2.7 echte invloed binnen kaders,**

door

- 2.7.1 de omvorming van de overlegcommissie CROS tot een beslissingsbevoegd orgaan waarin vertegenwoordigers van de luchtvaartsector én de omwonenden binnen wettelijke kaders gezamenlijk besluiten kunnen nemen over vliegroutes, verdeling van verkeer over banen, spreiding en concentratie van hinder in de tijd en over (delen van) woonkernen en nachtre regimes,
- 2.7.2 bij de getalsmatige vertegenwoordiging van omwonenden in dit orgaan rekening te houden met twee grootheden: het aantal gehinderden én de mate van hinder. Onze dorpen dienen, als meer gehinderde woonkern dan welke andere ook, rechtstreeks vertegenwoordigd te zijn.

### ***Van overleggend naar beslissend orgaan***

De meeste van onze inwoners weten dat de CROS bestaat, een klein deel daarvan weet wat naast de klachtenlijn haar taak is, een nog kleiner deel weet hoe de CROS is samengesteld maar bijna niemand weet wat daar besproken wordt. Dat de Overheid de adviezen van de CROS meestal opvolgt en waar die over gaan is niet bekend. De heer Van Ojik is bij iedere inwoner bekend als de gedreven en deskundige voorvechter voor onze belangen met betrekking tot Schiphol maar niet als vertegenwoordiger in de CROS.

Sinds kort staan de verslagen van het overleg op Internet. Ook anderszins streeft men sinds kort naar meer openheid. Het is echter te weinig maar vooral te laat. Inwoners weten niets van de CROS en willen er niets van weten. Zij lezen lokale kranten voor nieuws over de omgeving maar gaan niet het net op om te kijken wat er nu weer in de CROS besproken is.

Als de CROS door de overheid bedoeld was om omwonenden het gevoel te geven in het overleg met Schiphol een rol te spelen dan is dit voor Zwanenburg en Halfweg in ieder geval mislukt.

Veel inwoners zien de klachtenlijn als een truc van de Overheid om omwonenden het idee te geven dat ze invloed kunnen uitoefenen of bellen niet omdat ze er geen enkel effect van verwachten. Slechts een paar procent van de mensen die zich gehinderd voelen klagen ook echt, daarvan een klein deel heel frequent. De aantallen klachten zijn dan ook niet representatief voor de hinderbeleving. Voor onze dorpen is de betekenis van de klachtenlijn die van "boksbal", een afreageermogelijkheid, voor een zeer bescheiden deel van de gehinderden. De vraag is gerechtvaardigd of dit nut opweegt tegen de kosten.

Voor een deel komt de onverschilligheid over de CROS voort uit het in de jaren opgebouwde wantrouwen tegen alles wat met Schiphol te maken heeft. Misschien had het idee achter de CROS destijds ook beter "verkocht" moeten worden. Ook het jargon van de complexe problematiek schrikt af. Maar de belangrijkste reden voor de desinteresse komt voort uit het gevoel dat het allemaal niets uithaalt.

De CROS adviseert maar heeft niets te vertellen, kan zelf niets beslissen. Bij de besluitvorming rond banengebruik en vliegroutes zijn zoveel partijen betrokken en de procedures zijn voor leken zo ondoorgrondelijk dat omwonenden niet weten wie ze moeten hekelen of prijzen. Dit is de belangrijkste reden voor het feit dat inwoners alle betrokkenen bij het overleg wel op een hoop vegen maar er geen hoop aan ontlennen.

Onze inwoners hebben nu het gevoel dat de zaken die hun leefbaarheid beïnvloeden volstrekt buiten hen om geregeld worden terwijl het zo kan zijn dat zij echte invloed kunnen uitoefenen. Dat die invloed gedeeld moet worden met de luchtvaartsector en andere omwonenden begrijpt men best. Dat voor zaken die onze nationale luchthaven betreffen wetelijke kaders nodig zijn zal ook iedereen begrijpen. Wij geloven echter dat omwonenden hun belangen pas echt behartigd voelen als de door hen zelf gekozen vertegenwoordigers daarover ook echt kunnen meebeslissen.

Wij pleiten daarom voor de vervanging van het adviesorgaan CROSS door een beslissingsbevoegd orgaan waarin met een gelijk aantal stemmen voor vertegenwoordigers van de Luchthaven en de omwonenden binnen wettelijke kaders beslissingen genomen kunnen worden over vliegroutes, verdeling van verkeer over banen, spreiding en concentratie van hinder over (delen van) woonkernen en nachtregimes. Een vertegenwoordiger van de Overheid kan bij het staken van stemmen een beslissende stem uitbrengen.

Door het vaststellen van een kader waarbinnen beslissingen genomen kunnen worden, wordt ook onze inwoners duidelijk wat de marges zijn waarbinnen de hinder gereguleerd kan worden in samenwerking met de sector. Voor het overige moet men bij de politiek zijn.

Omwonenden dient echte invloed te worden gegeven door hen de vertegenwoordigers te laten kiezen zoals bij de waterschappen. Deze vertegenwoordigers dienen een opleiding te krijgen die hen in staat stelt de belangen van omwonenden effectief te beschermen en moeten deskundigen kunnen inschakelen voor onderzoek en advies.

De wijze waarop de omwonenden in zo'n orgaan vertegenwoordigd moeten zijn vraagt om nadere uitwerking. Daarbij is van o.m. van belang dat woonkernen met een duidelijk eigen hinderkarakteristiek en woonkernen die tot twee gemeenten behoren zoals de onze rechtstreeks vertegenwoordigd kunnen zijn.

### ***Vertegenwoordiging naar mate van hinder***

Of nu wordt overlegd of beslist, het doel blijft de samenwerking tussen Schiphol en omwonenden in het tegengaan van vermijdbare hinder en het reguleren van niet vermijdbare hinder. Het aantal leden van de huidige CROS is 80, waarvan er 35 deelnemen aan het plenaire overleg. De woonkern Zwanenburg en Halfweg heeft formeel geen eigen vertegenwoordiger in dit overleg.

Dat de vertegenwoordiger van de inwoners van de Haarlemmermeer een vertrouwde en deskundige inwoner van Zwanenburg is, is uiteraard mooi meegenomen. Maar als hij er morgen mee stopt worden wij vertegenwoordigd door iemand die niets weet van de specifieke situatie waarin onze dorpen zich bevinden. Dat kan en mag gewoon niet.

Als onze dorpen, waar 42% van alle vliegtuigen over vliegen en die door hun ligging de ernstigste vorm van hinder ondervinden, in het overleg niet rechtstreeks en naar evenredigheid van hun aandeel in de hinder vertegenwoordigd zijn, mag het geen verbazing wekken dat de inwoners van zo'n overleg niets verwachten.

Er is daarnaast verbazing en ook irritatie over de (door hun getal) grote invloed binnen de CROS van de vertegenwoordigers van (veel) verder van Schiphol gelegen woongebieden die hinder ervaren van een geheel andere orde.

In het overleg of beslissingsbevoegde orgaan van de toekomst moeten twee criteria bepalend zijn voor de vertegenwoordiging van omwonenden: het aantal gehinderden én de mate van hinder. Zwanenburg en Halfweg, zwaarder belast met hinder dan welke woonkern ook, behoren daarin een zwaardere stem te hebben.



# provincie HOLLAND ZUID

DIRECTIE GROEN, WATER EN

MILIEU  
afdeling Milieu

CONTACTPERSOON

~~XXXXXXXXXX~~

DOORKIESNUMMER

~~XXXXXXXXXX~~

E-MAIL

~~XXXXXXXXXX~~

CONTACTPERSOON

~~XXXXXXXXXX~~

DOORKIESNUMMER

~~XXXXXXXXXX~~

E-MAIL

~~XXXXXXXXXX~~

PROVINCIEHUIS

Zuid-Hollandplein 1

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

TELEFOON

070 - 441 66 11

FAX

070 - 441 78 20

WEBSITE

www.zuid-holland.nl

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

t.a.v. Projectbureau evaluatie Schipholbeleid

Postbus 90771

2509 LT DEN HAAG

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>		Copy <input checked="" type="checkbox"/>
Reg. nr.		
Doss. nr.		
Datum:	27 JUNI 2005	
Afsluitingstermijn	25-07-05	
Ter behandeling aan:		Overberg:
BIJLAGEN	4	DATUM
		23 JUN 2005

ONS KENMERK

DGWM/2005/8289A

UW KENMERK

-

ONDERWERP

verbetervoorstellen provincie Zuid-Holland evaluatie Schipholbeleid

Geachte heer/mevrouw,

In deze brief gaan wij in op uw verzoek om 'verbetervoorstellen' aan te geven voor het Schipholbeleid waartoe u ons heeft uitgenodigd in uw brief van 13 december 2004 dat vergezeld ging met het plan van aanpak Schipholbeleid.

Ook zullen we kort ingaan op de voortgangsrapportages die ons toegestuurd zijn op 31 maart 2005 in het kader van de evaluatie van de Schipholwet.

In juni 2002 heeft Provinciale Staten de beleidsnota 'Vleugels in Balans' vastgesteld waarin het provinciale beleid ten aanzien van Schiphol voor Zuid-Holland is vastgesteld. Hierin staat onder andere dat Schiphol strategisch een belangrijke bijdrage levert aan de economische structuur van de Deltametropool en dat 'in het gebied buiten het beperkingengebied bindende afspraken nodig zijn ter voorkoming of vermindering van hinder door aan- en uitvliegend luchtverkeer' en dat de groei van Schiphol gebonden dient te worden aan de randvoorwaarden en (milieu)normen van de PKB Schiphol en omgeving uit 1995.

Bovenstaande aanbevelingen zijn dan ook het kader waarbinnen de verbeter-voorstellen worden geformuleerd.

Allereerst willen wij een tweetal zorgpunten naar voren brengen die mogelijk kunnen leiden tot toename van het aantal gehinderden in Zuid-Holland:

- Het luchtruim boven Wassenaar komt ter zijner tijd vrij in verband met sluiting Vliegkamp Valkenburg. Daardoor wordt het mogelijk om lager te vliegen dan tot nu toe mogelijk was.
- In de presentatie van de Mainportvisie door Amsterdam Airport Schiphol, KLM en LVNL is de Parallele Kaagbaan als uitbreidingsmogelijkheid van Schiphol genoemd. Dit zal leiden tot een vergroting van de 20 Ke-zone en daarmee mogelijk tot verdere ruimtelijke beperkingen in bijvoorbeeld de Oude Rijnzone.

Tram 9 en

bus 65 en 88 stoppen

bij het provinciehuis.

Vanaf station Den Haag CS

is het tien minuten lopen.

De parkeerruimte voor

auto's is beperkt.

Welke maatregelen zijn er te treffen zodat het aantal gehinderden in Zuid-Holland niet toeneemt? De milieu- en ruimtelijke gevolgen van beide ontwikkelingen moeten in kaart worden gebracht.

Ook op grote(re) afstand van de luchthaven Schiphol wordt hinder van vliegtuigen ervaren in Zuid-Holland. Boven deze gebieden zijn dan ook grote concentraties luchtverkeer waar te nemen die gebruikmaken van de Kaagbaan, Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan voor hun start en/of landingen. Een belangrijk deel van het naderend vliegverkeer vliegt zelfs op afstanden van 40 à 60 km van Schiphol (boven Leidschendam en Maassluis bijvoorbeeld) erg laag, terwijl circa 6.000 voet (2 km) in plaats van 2.000 of 3.000 voet heel goed mogelijk is. Wat is de reden van dit onnodige laag vliegen? Ons verbetervoorstel is om het vliegverkeer op deze afstand hoger te houden en continu dalend in plaats van horizontaal - en dus met meer lawaai en meer brandstofgebruik - Schiphol te laten naderen. Dit is mogelijk door een verbetering van het ontwerp van het netwerk van start- en landingsroutes en het laten prevaleren van een lagere geluidsbelasting boven het gemak van afhandelen van het vliegverkeer.

#### **Optimalisatie**

De eerste verbeterpunten die we willen voorstellen zijn geluidsvriendelijke vliegprocedures en routes door vliegtuigen met een modern navigatiesysteem. Hiermee sluiten we aan bij de verbetervoorstellen die de stichting Natuur en Milieu hebben gedaan in hun 'Optiedocument 'Stiller vliegen boven Nederland' waarin zij voorstellen doen ter vermindering van de geluidsoverlast ten behoeve van gebieden op 20 tot 100 kilometer van Schiphol.

Daarnaast zouden we als verbetervoorstel willen meegeven dat er meer over zee aangevlogen zou moeten worden in plaats van over het land en dat de holding bij de Zeeuwse eilanden (RIVER) richting zee verplaatst zou moeten worden. Het beoogde effect dat met deze maatregelen wordt verwacht is minder hinder van vliegtuiggeluid.

#### **Monitoren en handhaven**

Het CROS project 'meten vliegtuiggeluid buiten de 20 Ke', waartoe de provincies Zuid-Holland en Utrecht het initiatief hebben genomen, heeft als doel het verkennen van de mogelijkheden om vliegtuiggeluid te meten in het gebied buiten de 20 Ke. Het project zal in september 2005 afgerond zijn. Het uiteindelijke doel van het meten van vliegtuiggeluid buiten de 20 Ke is de behoefte aan informatie over vliegtuiggeluid door gehinderden en het kunnen monitoren van vliegtuiggeluid. Ons verbetervoorstel zou dan ook zijn om het meten van vliegtuiggeluid in een groter gebied rondom de luchthaven te laten plaatsvinden indien uit de verkenningen van het project blijkt dat dit mogelijk is. Dus ook buiten de 20 Ke, tot de 45 Lden-contour (dat wil zeggen enkele procenten van de bevolking ervaart daar nog ernstige hinder) en tot de 35 Lnight-contour.

De plaatsen waar dergelijke meetinstrumenten geplaatst zouden moeten worden kunnen bepaald worden aan de hand van aantallen klachten en frequent gevlogen vliegpaden.

Op dit moment wordt er alleen gehandhaafd om en nabij de (oude) 35 Ke-contour (=58 L-den). Veel gemeenten van Zuid-Holland vallen daarbuiten. De gedachte achter deze methodiek is dat alles wat buiten deze contour ligt met minder vliegtuiggeluid te maken krijgt. De ervaringen liggen echter niet in het verlengde daarvan. Wij zien dan ook graag meer handhavingspunten verder gelegen van de (oude) 35 Ke-contour met name in de buurt van woonbebouwing op of aan de 20 Ke-contour.

Het beoogde effect dat met deze maatregelen wordt verwacht is het beter kunnen informeren van bewoners, het kunnen volgen van de ontwikkelingen van vliegtuiggeluid en het kunnen handhaven zodat werkelijk niet meer geluid optreedt in de woongebieden dan volgens de berekeningen het geval zou zijn. Door handhavingspunten met de geëigende grenswaarden wordt de luchtvaart tot creatieve maatregelen gestimuleerd die er voor de bevolking echt toe doen.

#### **Externe veiligheid**

Wat opvalt in de tussenrapportage<sup>1</sup> van de gelijkwaardigheidstoets over het jaar 2004 is dat er alleen nog wordt gesproken van 'getroffen door een vliegtuig' of 'gebieden waarbinnen de aanwezige personen de kans lopen om dodelijk getroffen te worden door de brokstukken'. Is in de tussenrapportage dezelfde berekeningswijze gehanteerd als in het MER Schiphol 2003?

#### **Slaapverstoring**

In het Luchthavenverkeerbesluit<sup>2</sup> van 2003 wordt aangekondigd dat bij de eerstvolgende evaluatie van dit besluit toepassing van het nachttregime in de periode tussen 06.00 uur en 07.00 uur zal worden overwogen op basis van onderzoeksresultaten naar de effecten hiervan op de mainportfunctie en de gezondheid. In het TNO/RIVM<sup>3</sup> onderzoek naar de effecten van slaapverstoring door nachtelijk vliegverkeer worden de effecten in kaart gebracht. Uit het beoordelingskader Gezondheid en Milieu<sup>4</sup> blijkt dat in het gebied van 55 x 55 km rond Schiphol circa 200.000 personen 'erge' slaapverstoring ondervinden en worden 45.000 personen meer dan drie keer per nacht wakker als gevolg van vliegtuiglawaai. Wij stellen dan ook voor om het nachttregime te verlengen van 23.00 uur tot 06.00 uur naar 23.00 uur tot 07.00 uur zodat het aantal slaapgestoorden zal verminderen.

---

<sup>1</sup> Evaluatie Schipholbeleid, Gelijkwaardigheidstoets, Tussenrapportage 2004, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, maart 2005.

<sup>2</sup> Luchthavenverkeersbesluit Schiphol, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, besluit van 26 november 2002.

<sup>3</sup> Slaapverstoring door vliegtuiggeluid, TNO-rapport 2002.028, W. Passchier-Vermeer e.a., RIVM-rapport 441520019.

<sup>4</sup> Beoordelingskader Gezondheid en Milieu: nachtelijk geluid van vliegverkeer rond Schiphol en slaapverstoring, T Fast, RIVM rapport 630 100002/2004 opdrachtgevers Ministerie van VROM, VenW en VWS.



ONS KENMERK  
DGWM/2005/8289A  
PAGINA 4/6

### **Compenserende maatregelen**

In het 'Verbreed mainportprogramma'<sup>5</sup> korte termijn' van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS; provincie Noord-Holland, Haarlemmermeer en Amsterdam) wordt het 'instellen van een leefbaarheids- c.q. omgevingsfonds' genoemd. Zij stellen voor om een haalbaarheidsstudie te doen naar de effectiviteit en de mogelijke financieringsstromen. Wij zijn benieuwd naar de resultaten van deze studie. Compenserende maatregelen in de leefomgeving kunnen bijdragen aan het verhogen van de leefkwaliteit in door vliegtuiggeluid belaste gebieden.

### **Uitplaatsen van vluchten naar regionale velden**

In diverse (concept)verbetervoorstellen en in de Mainportvisie van de luchtvaartsector is het uitplaatsen van segmenten van het luchtverkeer van Schiphol naar regionale velden genoemd als mogelijkheid om de groei van de luchthaven te kunnen accommoderen. In dit verband willen wij u erop wijzen dat elke uitgeplaatste vlucht naar een regionale luchthaven daar door de zeer nabijgelegen woongebieden in het algemeen veel meer overlast en externe veiligheidsrisico's geeft dan diezelfde vlucht op Schiphol. Ook wijzen wij u erop dat de milieuc contouren van Rotterdam Airport bijna vol gevlogen zijn en wij als toekomstig bevoegd gezag op voorhand niet bereid zijn om deze te verruimen gezien de ruimtelijke en milieuhygiënische consequenties.

Wij verzoeken u de hiervoor beschreven verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie gepaste aandacht te geven. Voor een nadere uitwerking en toelichting kunt u contact opnemen met mevrouw. M.J. Fles, telefoon (070) 441 65 39; (fles@pzh.nl). Wij hechten er belang aan zo goed mogelijk aan te sluiten bij de door u gewenste mate van uitwerking.

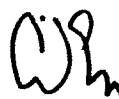
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
secretaris,

voorzitter,



M.H.J. van Wieringen-Wagenaar



J. Franssen

<sup>5</sup> Concept Verbreed mainportprogramma korte termijn, versie 2 mei 2005, Bestuurlijke Regie Schiphol.

ONS KENMERK  
DGWM/2005/8289A  
PAGINA 5/6

AFSCHRIFT AAN

- CROS-bewonersvertegenwoordiger Cluster Zuid-West, t.a.v. C.J. van Kuijen, De Weiden 17, 2361 VX Warmond;
- Gemeente Aalsmeer, t.a.v. Clustertrekker Zuid, Wethouder C.J. Wijnen, Postbus 253, 1430 AG Aalsmeer;
- Gemeente Alkemade, t.a.v. Burgemeester A.H. Meerburg, Postbus 1, 2370 AA Roelofarendsveen;
- Gemeente Alkemade, t.a.v. M. Radema, Postbus 1, 2370 AA Roelofarendsveen;
- Gemeente Alphen aan den Rijn, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 13, 2400 AA Alphen aan den Rijn;
- Gemeente Bodegraven, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 401, 2410 AK Bodegraven;
- Gemeente Boskoop, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 5, 2770 AA Boskoop;
- Gemeente Brielle, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 101, 3230 AC Brielle;
- Gemeente Delft, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 340, 2600 AH Delft;
- Gemeente Den Haag, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 12651, 2500 DP Den Haag;
- Gemeente Gouda, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 1086, 2800 BB Gouda;
- Gemeente Hillegom, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 32, 2180 AA Hillegom;
- Gemeente Jacobswoude, t.a.v. Wethouder C.N.W. Vink, Postbus 81, 2450 AB Leimuiden;
- Gemeente Jacobswoude, t.a.v. X. van Ginkel, Postbus 81, 2450 AB Leimuiden;
- Gemeente Leiden, t.a.v. Wethouder W.T. de Boer, Postbus 9100, 2300 PC Leiden;
- Gemeente Leiderdorp, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 35, 2350 AA Leiderdorp;
- Gemeente Leidschendam-Voorburg, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 905, 2270 AX Voorburg;
- Gemeente Liemeer, t.a.v. Burgemeester drs. N.C. Barendegt, Postbus 3003, 2440 AA Nieuwveen;
- Gemeente Liemeer, t.a.v. G.J. Pieterse, Postbus 3003, 2440 AA Nieuwveen;
- Gemeente Lisse, t.a.v. T. Melman, Postbus 200, 2160 AE Lisse;
- Gemeente Lisse, t.a.v. Wethouder A.A. Moolenaar, Postbus 200, 2160 AE Lisse;
- Gemeente Maassluis, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 55, 3140 AB Maassluis;
- Gemeente Nieuwkoop, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 17, 2420 AA Nieuwkoop;
- Gemeente Noordwijk, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 298, 2200 AG Noordwijk;
- Gemeente Noordwijkerhout, t.a.v. M. de Graaf, Postbus 13, 2210 AA Noordwijkerhout;
- Gemeente Noordwijkerhout, t.a.v. Wethouder ir. F.W.A. Helsloot, Postbus 13, 2210 AA Noordwijkerhout;
- Gemeente Oegstgeest, t.a.v. F. Smit, Postbus 1270, 2340 BG Oegstgeest;
- Gemeente Oegstgeest, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 1270, 2340 BG Oegstgeest;

- Gemeente Reeuwijk, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 3, 2810 AA Reeuwijk;
- Gemeente Rijnsburg, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 349, 2230 AH Rijnsburg;
- Gemeente Rijnwoude, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 115, 2394 ZG Hazerswoude-Rijndijk;
- Gemeente Rijswijk, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk;
- Gemeente Sassenheim, t.a.v. Burgemeester C.J.D. de Waal, Postbus 26, 2170 AA Sassenheim;
- Gemeente Sassenheim, t.a.v. L. Ganzevoort, Postbus 26, 2170 AA Sassenheim;
- Gemeente Uithoorn, t.a.v. Clustertrekker Zuid-Oost, Burgemeester mevrouw H.L. Groen, Postbus 8, 1420 AA Uithoorn;
- Gemeente Uithoorn, t.a.v. Clustertrekker Zuid-Oost, M. Kooymans, Postbus 8, 1420 AA Uithoorn;
- Gemeente Valkenburg, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 22, 2235 ZG Valkenburg;
- Gemeente Voorhout, t.a.v. F. Wulp, Postbus 149, 2215 ZJ Voorhout;
- Gemeente Voorhout, t.a.v. Wethouder L.C.M. van Steijn, Postbus 149, 2215 ZJ Voorhout;
- Gemeente Voorschoten, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 393, 2250 AJ Voorschoten;
- Gemeente Warmond, t.a.v. K. Goossens, Postbus 442, 2360 AA Warmond;
- Gemeente Warmond, t.a.v. Wethouder drs. A.C. de Vroomen, Postbus 442, 2360 AA Warmond;
- Gemeente Wassenaar, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 499, 2240 AL Wassenaar;
- Gemeente Wateringen, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 399, 2290 AJ Wateringen;
- Gemeente Westvoorne, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 550, 3235 ZH Rockanje;
- Gemeente Zederik, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 1, 4230 BA Meerkerk;
- Gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 30, 2760 AA Zevenhuizen;
- Gemeente Zoetermeer, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer;
- Gemeente Zoeterwoude, t.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 34, 2380 AA Zoeterwoude;
- Milieudienst West-Holland, t.a.v. R.A.A. Zwiers, Postbus 159, 2300 AD Leiden;
- Stichting Natuur en Milieu, t.a.v. Jan Fransen, Donkerstraat 17, 3511 KB Utrecht.



Aan: Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
 Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid (Luchtvaartwet)  
 Postbus 20904  
 2500 EX Den Haag

Van: CDA-afdelingen IJmond (Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Velsen)  
~~XX~~ Heemskerk  
 email: ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

Bijlage  
~~XXXXXXXXXX~~

Datum: 24 juni 2005

Betreft: rapport "Minder hinder Meer veiligheid"

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum:	28 JUNI 2005
Aldoeningstermijn	26-07-2005
Ter behandeling aan:	
LH	Opbergen

Geachte heer/mevrouw,

Bijgevoegd treft u bovengenoemd rapport aan dat is samengesteld door de gezamenlijke afdelingen van het CDA in de IJmond. Het rapport is een resultaat van een intensieve samenwerking tussen de CDA-afdelingen. Deze samenwerking is ontstaan na een bijeenkomst, georganiseerd door de CDA-afdeling Heemskerk, waar de heer Baksteen, vertegenwoordiger uit de vliegwereld en de heer Haverkamp, Tweede Kamerlid van het CDA met in zijn portefeuille ondermeer Schiphol, een toelichting hebben gegeven over de mogelijkheden tot het beperken van de geluidshinder boven onze regio.

De motivatie van genoemde samenwerking was vooral terug te voeren tot de volgende punten:

- ondanks de voortdurende aanwas van klachten, rapporten en instellen van meetpunten vond men binnen de IJmond geen gewillig oor bij de veroorzakers van deze geluidsoverlast. Het ontbrak de sector aan stappen cq. initiatieven om de aantoonbare geluidsoverlast te verminderen;
- daarnaast hebben de afdelingen moeten constateren dat de door de politiek ingestelde commissies, zoals de CROS, niet de gewenste resultaten konden behalen, laat staan de verantwoordelijken tot actief beïnvloedbaar gedrag hebben kunnen bewegen;
- bovendien hebben wij moeten constateren dat ideeën van zowel de individuele burger als van deskundigen eerder als bedreiging dan als opbouwende dialoog werd gezien;
- het mag duidelijk zijn dat ons initiatief bij een goed functionerend democratisch bestel niet nodig was geweest, maar er lag voor ons geen andere weg open dan deze.

Met een aantal deskundigen vanuit verschillende relevante disciplines hebben wij vanaf december 2004 dit rapport samengesteld met als doel te komen tot een verbetervoorstel met betrekking tot de geluidsoverlast binnen onze gemeentegrenzen.

Wij hebben ons rapport op 25 april jl. mogen aanbieden aan de heer Cerfontaine van Schiphol en de heer Haverkamp van de Tweede Kamerfractie van het CDA. Vervolgens is door de lokale partijen de pers geïnformeerd. De publicaties hebben er toe geleid dat opnieuw deskundigen zich aangesproken voelden om hun bijdrage te leveren.

Wij mochten per saldo constateren dat het rapport door velen inhoudelijk als verhelderend en oplossingsgericht ervaren werd, naast de vele gevoelens van sympathie voor het genomen initiatief.

Na de publicatie van het rapport, zoals hierboven aangegeven, mochten wij nog een aantal inhoudelijke reacties ontvangen die u moet zien als aanvullend op het bijgaand rapport.

De opmerkingen:

- het Nederlandse klimaat is een sterk bepalende factor voor de huidige gebruikte methodiek, maar er zijn zeker oplossingen te vinden in het hoger aanvliegen en het zoeken van een niet ver afstaande variant op de door ons geopperde CDA-ILS methode, de methode die door Schiphol nu 's nachts wordt toegepast;
- de ontwikkelingen zijn er wereldwijd op gericht om meer vliegtuigen de CDA-methode te laten volgen om vervolgens op een Advanced CDA (ACDA) methode over te gaan;
- de CDA-ILS methode is zeker een eerste stap naar een oplossing tot beperking van de geluidshinder, zeker als deze gebruikt wordt boven dunbevolkte gebieden en stads- en dorpskernen weet te vermijden;
- de stichting Natuur & Milieu heeft afgelopen jaar in nauw overleg met de LVNL een beperkte studie gedaan over het creëren van stiltegebieden;
- waar gesproken wordt over een nieuw baken zuidelijk van Egmond kan worden opgemerkt dat door de huidige techniek Basic Area Navigation (B-RNAV) de noodzaak daarvoor afneemt;
- met genoemde "basic-T-vliegprocedure" wordt bedoeld dat de vliegbewegingen plaatsvinden in een T-vorm; ook werd in dit verband de Y-vorm door sommigen genoemd;
- nuancering bij het onderwerp veiligheid is op zijn plaats; Radar vectoring zet de vliegtuigen in een bepaalde volgorde, de Transition Altitude (TA) wordt gebruikt zodat alle vliegtuigen ook daadwerkelijk dezelfde hoogte vliegen om vervolgens via radar vectoring opgelijnd te worden voor de ILS. Het blijkt verplicht te zijn dat onder het ILS-glideslope signaal wordt aangevlogen.

Samenvattend mogen wij stellen dat partijen die verantwoordelijk zijn voor de geluidshinder hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Het mag toch niet zo zijn dat alleen de politiek verantwoordelijk gehouden wordt voor het gedrag van anderen. Wat dat betreft moeten wij duidelijk stellen dat de politiek hier in de positie gedwongen wordt om een oplossende rol te spelen waar anderen die verantwoordelijk zijn deze rol niet (willen) vervullen.

Wij hebben het volste vertrouwen in de Evaluatiecommissie om tot een aanvaardbare oplossing te komen voor alle betrokken partijen, mocht zij dat nalaten dan vrezen wij voor een sterk negatieve reactie van de burgers binnen de IJmond.

Wij, als CDA afdelingen, zullen ons tot het uiterste blijven inspannen om tot een adequate oplossing te komen om de geluidshinder binnen onze gemeenten te verminderen.

Centrale boodschap in het CDA-IJmond rapport luidt: **hoger aanvliegen!**

In de hoop en verwachting dat u het rapport uit de IJmond van de CDA afdelingen Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Velsen met de grootst mogelijke aandacht zal bestuderen en aanwenden om tot een verbetervoorstel te komen, verblijven wij met de grootste hoogachting,

CDA Heemskerk

CDA Beverwijk

CDA Uitgeest

CDA Velsen

Bijlage: rapport "Minder hinder Meer veiligheid"

## **MINDER HINDER MEER VEILIGHEID**

*Waarom Schiphol geen uitzondering hoeft te zijn.*

*Met CDA / ILS, stiller, veiliger, efficiënter en milieuvriendelijker.*



**CDA - IJmond**

April 2005

***CDA afdelingen IJmond***

- *Gemeente Beverwijk*
- *Gemeente Heemskerk*
- *Gemeente Uitgeest*
- *Gemeente Velsen*

*Samenstellers:*

*W. Spaanderman*  
*S. van Gent*  
*J. de Vlugt*





## INHOUD

### Deel A

Voorstellen van het CDA – IJmond over vliegtuighinder binnen de IJmond gemeenten.

- Huidige situatie.
- Gewenste situatie

### ■ Een nadere uitwerking van de voorstellen

### Deel B

MINDER HINDER MEER VEILIGHEID.

- Voorwoord
- Vliegprocedures
  - Inleiding
  - Uitleg principe van de Basic- T vliegprocedure.
  - Toelichting
  - Voordelen van de Basic- T vliegprocedure.
  - Aanvliegen
  - Separatie
  - Veiligheid
  - Voordelen van de Basic – T vliegprocedure
  - Artikel uit: Aviation Week & Space Technology
- Capaciteit in relatie tot veiligheid
  - Schiphol
  - De Internationale veiligheidsnormen
  - De LVNL
  - Internationale toetsing
- Conclusie en advies m.b.t. evaluatie Luchtvaartwet

### BIJLAGE

- Gebruikte eenheden
- Verklaring van gebruikte vaktermen

### ■ VLEGROUTES IN BEELD

VLEGROUTES IN BEELD

BIJLAGE | daling in glijvlucht | landkaarten Provincie Noord Holland |



## Deel A.

### Voorstellen van het CDA – IJmond over vliegtuighinder binnen de IJmond gemeenten.

---

April 2005

#### Voorstel Schiphol CDA afdelingen IJmond

Na diverse bijeenkomsten van vertegenwoordigers van de CDA afdelingen IJmond formuleren wij hiermede een standpunt om tot een oplossing te komen m.b.t. de herziening van de vliegtuighinder binnen onze gemeenten.

#### Huidige situatie

- De gemeenten binnen de IJmond hechten aan het economische belang van de luchthaven Schiphol;
- Het huidige standpunt van de publieke opinie is over het algemeen negatief; Het aantal klagers neemt iedere maand toe en een luisterend oor wordt niet ervaren; kleine correcties in de aan- en uitvliegroutes, vanuit klagers maar ook van de deskundigen, worden, om economische redenen, niet serieus genomen.
- Er is op dit moment geen sprake van een inhoudelijke tegemoetkoming of reactie van de zijde van Schiphol of de Luchtverkeersleiding op de grote hoeveelheid van klachten, voorstellen en suggesties.
- De landelijke politiek heeft bij de besluitvorming rond de aanleg van de Polderbaan bepaald, dat de overlast na ingebruikneming voor de IJmond aantoonbaar zou afnemen;
- Volgens de 3<sup>e</sup> voortgangsrapportage van de commissie Eversdijk is de gemeten hoeveelheid vliegtuiglawaai veel hoger dan de computer op basis van veronderstellingen heeft berekend;
- Volgens de nieuwe voorzitter van de CROS, de heer Ouwerkerk, zijn er door Schiphol nogal wat toezeggingen gedaan die niet zijn waargemaakt;
- Door de technocratische implementatie en benadering van de vele initiatieven die door de betrokken bewoners zijn ondernomen, is het publieke cynisme richting Overheid, Luchtverkeersleiding en Schiphol sterk toegenomen;
- Het Kabinet en Schiphol hebben plannen gepresenteerd die erop gericht zijn een beperkte groei toe te laten, binnen de huidige milieugrenzen en veiligheidseisen.



- *De gemeenten en het publiek hebben de CROS niet ervaren als een instituut dat daadwerkelijk een aanvaardbare en slagvaardige beïnvloeding kan bewerkstelligen voor Schiphol en de Luchtverkeersleiding;*
- *Particuliere organisaties spelen in op de wens van de burgers om het vliegtuiglawaai te meten;*
- *Het Schipholfonds keert ieder jaar tonnen uit aan individuele organisaties ter genoegdoening van de overlast;*
- *KLM wil Schiphol fors uit laten uitbreiden onder bedreiging dat men anders genoodzaakt zal zijn activiteiten te verplaatsen naar het vliegveld Charles de Gaulle;*
- *Door de huidige en voorspelbare toekomstige toename van het aantal vliegtuigbewegingen is het risicoprofiel voor de gehele IJmond toegenomen. In dit kader past een kritische kijk naar de zuurstof en ammoniak fabricage bij de verschillende Corus onderdelen;*
- *De huidige naderingsprocedures zoals uitgevoerd door de LVLN zijn niet als optimaal veilig te kwalificeren, zie het ICAO rapport 2000*

#### Toelichting ICAO rapport 2000

- *De ICAO (International Civil Aviation Organization) heeft geconstateerd dat in Nederland 17 vliegveiligheidsovertredingen zijn waargenomen, aldus het Directoraat- Generaal Luchtvaart.*
- *Uit dit rapport moet blijken welke overtredingen dit zijn en welk verband er bestaat met de gebruikelijke vliegprocedures rond Schiphol.*

***Naast bovengenoemde feiten en constatering willen wij onderstaand de gewenste situatie in kaart brengen.***



● **Gewenste situatie betreffende Schiphol en de Luchtverkeersleiding.**

- *Dringende imago verbetering van Schiphol en de Luchtverkeersleiding is gewenst met betrekking tot de wijze van benadering van klachten en verbeteringsvoorstellen. Het publiek verwacht een daadkrachtig en slagvaardig optreden van deze betrokken partijen om de geluidshinder terug te dringen;*
- *Landingen in gestabiliseerde modus, waarbij de landingshoek is bepaald op 3 graden, over het volledige ILS traject van 25 km. Hierbij kan het CDA / ILS traject eenvoudig gekoppeld worden aan meetpunten. Dit betekent verhoging van de initiële aanvlieghoogte boven bebouwd gebied van 2000 ft. op radarvectoring naar 4000 ft. op CDA / ILS. En een afname van het geluid.*
- *Aanwijzen van "stillegebieden" boven de IJmond. Dit betekent een nieuw baken zuidelijk van Egmond, draai naar de Polderbaan en Zwanenburgbaan maken in het gebied tussen Akersloot en Uitgeest c.q. Akersloot en Alkmaar en vervolgens aan- en uitvliegen, ruimschoots ten oosten van de A9.*
- *Vliegtuigaanbod meer spreiden in de tijd per dag en over meerdere vliegvelden in Nederland;*
- *Eerst problematiek m.b.t. de geluidshinder op een aanvaardbare wijze oplossen voor de regio en vervolgens pas praten over uitbreiden mainport status;*
- *Kiezen voor kwaliteit i.p.v. kwantiteit m.b.t. het aantal vliegbewegingen met het oog op de positieve effecten t.a.v. milieu en vliegtuighinder;*
- *Het Schipholfonds moet haar doelstellingen uitbreiden om naast haar maatschappelijke, culturele en sportieve initiatieven ook de beperking van de vliegtuighinder in haar doelstellingen op te nemen;*
- *Het nachtrecht uitbreiden van 23.00 - 07.00 uur, zoals dit ook gebruikelijk is op andere Europese vliegvelden.*
- *Er dienen meer initiatieven genomen te worden om de vliegtuigen uit de 2B categorie, die nu nog worden toegestaan tot het jaar 2015, eerder te verbieden, stel 2008. Dit betekent dat na 2008 alleen toestellen in de 1A en 1B categorie nog zijn toegestaan.*



**Op een aantal punten, en met name de CDA / ILS methode, vindt U een toelichting in deel B van dit rapport.**

*Een nadere uitwerking van de voorstellen.*



## Deel B

### MINDER HINDER MEER VEILIGHEID

#### Voorwoord

De luchthaven Schiphol is een van de grootste luchthavens ter wereld en gebouwd in een dicht bevolkt gebied, in de groene provincie Noord Holland, met zijn vele woonkernen. Om veilig en geluidsarm Schiphol aan te vliegen of te verlaten is het derhalve de kunst om niet boven de vele woonkernen laag te vliegen. Voeg daarbij de aanwezigheid van grote industriële bedrijven (o.a. Corus) waarover men om veiligheidsredenen niet laag mag vliegen, dan is in kort bestek de problematiek voor de luchtvaart in deze regio geschetst, t.w.:

- Hoe zoveel mogelijk de geluidsoverlast te beperken voor de bewoners in Noord Holland.
- Hoe geen extra risico's toe te voegen voor de veiligheid van de woonkernen, en grote industriële bedrijven.
- Terugdringen van de luchtverontreiniging

Schiphol is van grote economische waarde en het is dan ook geen optie Schiphol weg te denken, maar juist meedenken over rustig en veilig wonen en werken is de doelstelling van dit rapport.

Twee vragen staan hierbij dan ook centraal, t.w.:

- 1e Kan het vliegverkeer de woonkernen respecteren, door een route te kiezen buiten deze woongebieden en dan tevens te passeren op een grotere hoogte, dit alles ter beperking van de geluidsoverlast?
- 2e Kan het vliegverkeer de grote industriële bedrijven altijd op veilige hoogte passeren om in noodgevallen te kunnen uitwijken?

Over een antwoord op deze twee vragen is door een aantal luchtvaart-technici nagedacht in samenhang met de thans in gebruik zijnde vliegprocedures rondom Schiphol en de mogelijkheid die te verbeteren.



( testen van jetmotor )

## Vliegprocedures

### Inleiding

Met de toename van het vliegverkeer in de jaren vijftig zijn de vliegprocedures (m.n. landingsprocedures) aangepast om:

- maximale veiligheid en efficiency te bereiken
- minimale geluidsbelasting

In die periode heeft men de zogenaamde **Basic - T vliegprocedure**<sup>6)</sup> ontwikkeld en deze is thans wereldwijd op vrijwel al de grote luchthavens in gebruik. Schiphol maakt, om voor de auteurs onduidelijke redenen, (nog) geen gebruik van deze vliegprocedure. Om duidelijk te maken of een mogelijke verandering van vliegprocedure het gewenste resultaat zal opleveren, wordt het principe van de Basic - T vliegprocedure nader toegelicht.

### Uitleg principe van de Basic - T vliegprocedure.

- 1e Het aanvliegen op een aanvliegbaken – IAF -<sup>6)</sup>, op 6000 ft - 7000 ft hoogte, aan de rand van de airport traffic area. (opmerking: op deze hoogte geen geluidshinder)
- 2e Vliegtuig meldt zich bij verkeersleiding.
- 3e Verkeersleiding geeft aan op welk (2<sup>e</sup>) baken aangevlogen moet worden.
- 4e Vliegtuig is nu in staat – na koersinstelling - **direct in één rechte lijn met het** Instrument-Landing Systeem – ILS -<sup>6)</sup> naar de baan te vliegen. Voor de zware toestellen is aanvliegen vanaf 20 mijl op minimale hoogte van 6.000 ft realistisch.

■ zie: **VLIEGROUTES IN BEELD**  
VLIEGROUTES IN BEELD

- Zie kaarten N-Holland: 1 & 2
- Op deze kaarten is aangegeven, een nieuw baken bij Egmond aari Zee en vliegroutes op een grotere hoogte boven de stille gebieden. (vnl. ten oosten van de A9)

<sup>6)</sup> zie BIJLAGE - Verklaring van gebruikte vaktermen



### Toelichting

Het aanvliegbaken wordt op een zodanige hoogte aangevlogen, dat het traject tot begin landingsbaan in CDA / ILS – procedure kan worden afgelegd, d.w.z.:

- **In één rechte lijn.** 3,5° - Noord Oost, richting Polderbaan.
- Deze rechte lijn loopt geheel naast de bebouwing, over het polderlandschap, oostelijk van de A9.
- Daling vanaf ~6000 ft. → 0 ft. Met een dalingshoek van 3° op ILS.
- Het gehele traject met **minimaal motorvermogen**.
- Bij het gebruik van de ILS wordt met de hand gevlogen. Bij de nieuwste toestellen kan de ILS, gekoppeld worden aan een automaat het z.g. **flight management system**, waardoor de daling automatisch verloopt.

### Aanvliegen

- Als enige grote luchthaven ter wereld, gebruikt Schiphol **niet** deze CDA / ILS-procedure als standaard. Op de luchthaven Schiphol wordt via een Radar- Vectoring procedure \*) aangevlogen. De toestellen komen vanuit alle richtingen aanvliegen om vervolgens door de verkeersleiding binnengeloodst te worden, dus veelal zonder vaste aanvliegbakens. Deze procedure van laag inkomend vliegverkeer veroorzaakt juist de (overbodige) geluidshinder.

### Separatie

- Met de introductie van jet- toestellen is men, als eerste in de USA, begonnen met het separeren van het andere, vaak langzamere conventionele verkeer, door het invoeren van gescheiden luchtruimtes. De scheidingslijn tussen deze twee luchtruimtes is de Transition Altitudes – TA \*) - en ligt in de USA op een hoogte van 18.000 ft. Boven de 18.000 ft vliegt men op een luchtdruk van 1013 millibar, daar beneden op de locale luchtdruk. Deze procedure is niet wereldwijd geadopteerd en elk land heeft zijn eigen TA, in het Verenigd Koninkrijk zelfs elke luchthaven, deze hoogte aan te vliegen. Bij hoge luchtdruk op Schiphol komt men zelfs lager aan de 3.000 ft. Voor Schiphol is de TA traditioneel, extreem laag en ligt op slechts 3.000 ft. Men is verplicht op om vervolgens met veel motorvermogen horizontaal aan te vliegen. Er zijn geen belemmeringen om de TA behoorlijk te verhogen.
- In deze vergelijking men de aanvliegprocedure zoals hiervoor beschreven onder: Basic- T vliegprocedure.
- Opgemerkt wordt dat dubbele hoogte een geluidsreductie van **ongeveer 75% betekent.**

### Opmerking

Een opgave van het geluidsniveau van de onderscheiden jet- motoren, is op dit moment nog niet ontvangen.

### Veiligheid

Het ILS - systeem is ingevoerd om door precisie- landingen optimaal veilige landingsprocedures te kunnen bereiken. Statistisch is inmiddels aangetoond dat internationaal gezien vijf keer meer ongelukken plaats vinden bij non- precision approaches dan bij precision approaches. Op de grote banen van Schiphol is ILS geïnstalleerd en zijn er dus volledige precision approaches mogelijk. Door het gebruik van Radar-Vectoring in combinatie met een TA van 3.000 ft wordt het ILS echter slechts gedeeltelijk of zelfs helemaal niet gebruikt.

Bij het aanvliegen van de IAF op 3.000 ft zit men al onder de glideslope van de ILS en dus te laag voor het ILS-signaal. Men kan dan nog slechts 45% van de ILSglideslope benutten. Vliegt men in radar-vectoring aan op het baken Assendelft dan is dit nog maar 40% terwijl dit het meest kritische deel van de landingsprocedure is.





Met het regelmatig aanvliegen via een visuele landing wordt het ILS in feite al helemaal niet gebruikt. Een illustratie daarvan is een veelbesproken poging omop de nog niet in gebruik genomen Polderbaan te landen. Ook bij het regelmatig kruisen van toestellen bij en boven Uitgeest zit men met een verticale separatie van 1.000 ft (cf. LVNL\*) boven of beneden de ILS-glijdeslope.

#### Voordelen van de Basic - T vliegprocedure.

- 1e Basic - T is met het gebruik van het gehele ILS-traject te kwalificeren als een **precision approach**.
  - 2e Het aanvliegen op 6000 ft, veroorzaakt geen **geluidshinder boven de bebouwing**
  - 3e Door met gereduceerd vermogen van 6000 ft – naar 0 ft te 'glijden' met gereduceerd motor vermogen (10% - 20%) wordt er minder brandstof verbrand, waardoor er **minder uitlaatgas - sen worden geproduceerd en derhalve minder luchtverontreiniging veroorzaakt**.
- Zie artikel in: **Aviation Week & Space Technology – February 2005**

---

#### Artikel uit: **Aviation Week & Space Technology – February 2005**

Boeing and the Air Traffic Alliance, which includes Airbus, EADS and Thales- are talking about expanding their four-dimensional (4D) trajectory management flight trials from Australia to span oceanic outs over the Pacific and North Atlantic.

Last year, the partners cooperated with Air service Australia and Qantas, to show how an **Airbus A330** and a **Boeing 747-400** could receive an up linked clearance to the aircraft's flight management computer and then fly an automated approach from cruise altitude to a fix on short final ( about 2 seconds ).

With engines at idle, the approach saved **400- 800 lbs** of fuel per approach, which would tally \$100.000 in fuel savings per year per aircraft, according to Boeing Air Traffic Management.

The company reported at an air traffic control conference in Maastricht, Netherlands, last week that several airlines, airports and air navigation service providers are interested in the trials, which may begin by 2006.



Deze CDA procedure vanaf cruisehoogte, met 200.000 landingen per jaar op Schiphol zou besparen op brandstof:

#### **In brandstof gewicht**

$$\bullet \quad 200.000 \text{ (landingen)} \times 600 \text{ lbs} = 120.000.000 \text{ lbs} \times 0,4536 \text{ kg} \rightarrow 54.432.000 \text{ kg} \rightarrow 55.000 \text{ ton}$$

#### **In brandstof kosten (€0,34 / lb.)**

$$\bullet \quad 200.000 \text{ (landingen)} \times 600 \text{ lbs} = 120.000.000 \text{ lbs} \times 0,34 \text{ €} \rightarrow \text{€ } 40.000.000$$

Uit deze globale berekening voor Schiphol blijkt al het voordeel van de CDA procedure en is zo mogelijk overal ter wereld standaard.

## Capaciteit in relatie tot veiligheid

### Schiphol

De Polderbaan en de Zwanenburgbaan zijn gekwalificeerd als non – dependant, parallel banen, d.w.z. banen waarop gelijktijdig starten en landen procedureel mogelijk is.

De Internationale veiligheidsnormen staan maximaal per uur 29 landingen en starts per baan toe, gebaseerd op:

- Een minimale horizontale separatie van 3 mijl in de control zone.
- De aanvliegsnelheid en vleugelturbulentie van een toestel.

Dat komt neer op één landing per 120 seconden

De LVNL werkt voor de berekening van de landingscapaciteit op Schiphol voor één baan:

- Met het gewicht van de toestellen, zonder daarvoor een nadere ondebouwing te geven.
- Met een tijdsverloop tussen de landingen van 55 seconden i.p.v. de norm van 120 seconden
- De uitvliegprocedures van de banen 36R en 36C zijn niet gestandaardiseerd.
- Er wordt niet gecorrigeerd voor winddrift en er worden bochten gevlogen met verlies aan klimsnelheid.
- Het IAF- baken voor invliegen zou ook voor de uitvliegprocedures gebruikt kunnen worden
- Ook wordt de Polderbaan als prioriteitsbaan gebruikt onder weersomstandigheden waarbij uit hoofde van veiligheidsoverwegingen een anderebaan de voorkeur zou verdienen.

## Conclusies

- De capaciteit Polderbaan en de Zwanenburgbaan worden niet efficiënt en optimaal veilig benut.
- Schiphol voldoet in zijn geheel niet aan deze internationale veiligheidsnormen.
- Er is dus ruimte voor groei op Schiphol maar dan wel met een andere procedure.



## Internationale toetsing

Voor een juiste beoordeling zijn (een aantal) internationale regels weergegeven, voorzien van de interpretatie voor de luchthaven Schiphol.

# bron (FAA Aeronautical Information Manual. 4-4-6.)

When radar is employed in the separation of aircraft at the same altitude, a minimum of **3 miles** separation is provided between aircraft operating within 40 miles of the radar antenna site.

- Deze internationale veiligheidsnorm wordt volgens de LVNL ook op Schiphol toegepast. Rekening houdend met de aanviessnelheid van de diverse types toestellen die gebruik maken van Schiphol komt men tot de conclusie dat het maximale aantal landingen per baan per uur 29 is.

# bron (Jeppesen Instrument Commercial Manual 8-43)

Typically, single -runway approach procedure can support **29 arrivals per hour**. Two simultaneous independent flows of approach traffic can double an airport's capacity on two parallel runways.

- Schiphol kwalificeert zich met de 2 parallel banen voor deze procedure.

# bron (FAA AIM 7-3-5-8.)

### Wake turbulence;

Because vortices settle and move laterally near the ground, the vortex hazard may exist along the runway and in your flight path after a larger aircraft has executed a low approach, missed approach or touch-and-go landing, particular in light quartering wind conditions. You should ensure that an **interval of at least 2 minutes** has elapsed before your takeoff or landing.



## Conclusie en advies m.b.t. evaluatie Luchtvaartwet

- 1e Plaatsing van een nieuw baken bij Egmond aan Zee.
- 2e Invoering van een volledig op **CDA / ILS** gebaseerde landingsprocedure voor alle landingsbanen van Schiphol, opent de mogelijkheid om de capaciteit beter te benutten doordat meer spreiding binnen de milieugrenzen kan worden doorgevoerd en de geluidshinder cirkel wordt beperkt.
- 3e Van en naar de Polderbaan kan veiliger worden gevlogen, nu wordt boven de IJmond niet optimaal veilig gevlogen.
- 4e Er kan veel efficiënter worden gevlogen.
- 5e Er kan veel milieubewuster worden gevlogen terwijl dit nu gebeurt onder een te zware milieubelasting.
- 6e Bij invoering van voorstellen voor de aanvliegprocedure, zal gelijktijdig gezien kunnen worden hoe de uitvliegroutes op soortgelijk wijze kunnen plaats vinden.



## BIJLAGE - Gebruikte eenheden

### Lengte maten

- **mile**            1 mile = 1852 m = 6000 feet (= 1 Engelse zeemijl)
- **foot**            1 foot = 30,48 cm            (3 feet = 1 yard)

### Luchtdruk – kracht / oppervlakte eenheid

- **1 bar**            (een luchtdruk van) 76 cm kwikkolom = 1 atmosfeer
- **millibar**        1 millibar = 1/1000 bar

### Gewicht maten

- **pond**            afgekort: lb. = libra        =        0,4536 kg
- **ponds**          afgekort: lbs

### Geluid

Hierbij onderscheiden we de begrippen: de geluidsdruk, geluidsintensiteit en geluidsstrekte.

#### Geluid is het in trilling brengen van luchtmoleculen.

- Hierdoor ontstaan geluidsgolven waarbij de luchtmoleculen zich verplaatsen en wel zo dat ze afwisselend dichter naar elkaar toe en verder van elkaar af bewegen. Het aantal geluidsgolven per tijdseenheid (wisseling in de golfbeweging) is de frequentie. (eenheid = Hertz)
- In die golfbeweging zal er een steeds wisselendrukverschil zijn tussen de atmosferische druk en de drukverhogingen / drukverlagingen. Dit verschil is de geluidsdruk. (eenheid = kracht per oppervlakte eenheid =  $N/m^2$ )
- Het in beweging brengen van de luchtmoleculen (waar arbeid / energie voor nodig is) binnen een bepaalde tijd op een bepaald oppervlak noemt men de geluidsintensiteit uitgedrukt in  $Nm/m^2 = W/m^2$
- Een mens kan een toon van 1000 Hz horen als deze een geluidsintensiteit heeft van  $10^{-12} W/m^2$
- Omdat de eenheid in het dagelijks gebruik niet zo hanteerbaar is heeft men ingevoerd:  
 $10^{-12} W/m^2$             =        0 dB (decibel)  
en verder afgesproken  
 $1 \cdot 10^{-1} W/m^2$         =        10 dB

### In tabelvorm

#### Geluidsstrekte

in dB	Omschrijving	Geluidsstrekte
140	Pijngrens	$10^2 W/m^2$
130	Startend vliegtuig	$10^1 W/m^2$
120	Toeterende auto op 2 meter	$10^0 W/m^2$
110	Drilboor op 1 meter	$10^{-1} W/m^2$
100	Popgroep	$10^{-2} W/m^2$
90	Passerende trein op 25 meter	(enz.)
80	Drukke verkeersweg	
70	Sporthal	
60	Stofzuiger op 1 meter	
50	Gesprek	
40	Woonstraat overdag	
30	Woonstraat 's nachts	
20	Zacht gefluister	
10	Stille natuur	
0	Gehoordrempel	$10^{-12} W/m^2$



## BIJLAGE - Verklaring van gebruikte vaktermen

### Basic - T systeem

Wijze waarop aanvliegeroute geografisch wordt uitgevoerd.

- Zie: VliegrouTeS IN BEELD 1 - 2 - 3**

### IAF

Initial Approach Fix is het eerste aanvliegbaken op de buitengrens van de airport control zone waar een vliegtuig standaard op aan vliegt.

- Zie: VliegrouTeS IN BEELD 1 - 2 - 3 → Baken bij Egmond aan Zee.**

Een dergelijk aanvliegbaken bestaat meestal uit een z.g. VOR-DME baken.

Deze benaming is opgebouwd uit de benamingen van een aantal functies, t.w.:

• V	→	VHF		Very High Frequency
• O	→	OmniRange		Rondom uitzendend
• R	→	Range		(afstand)
• D	→	Direction		Richting
• M	→	Measuring		Meting
• E	→	Equipment		Apparaat

In het kort geformuleerd, meet de vlieger met behulp van dit continu werkende aanvliegbaken, ongeacht zijn aanvliegerichting:

- 1e de **afstand** tot dat baken, en..
- 2e de **richting** waarin op dat moment gevlogen wordt t.o.v. dat baken.

### Airport control zone of Airport traffic area

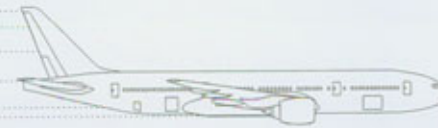
- Gebied rond een vlieghaven met een straal van 15 tot 20 mijl.
- Komt overeen met een staal van 24 km - 32 km rond het vliegveld.

- Zie: VliegrouTeS IN BEELD 2 - 3**

### CDA / ILS - procedure

CDA = Continuous Descent Approach

- Continue Daling Procedure (~3° daling) welke de vlieger uitvoert op zijn (ILS) instrumenten (met de hand) bij een minimaal motorvermogen. Deze instrumenten berekenen precies hoe er gevlogen moet worden (zie onder ILS)



- De aanvlieghoogte is in het algemeen 6.000 tot 7.000 ft. (geen geluidshinder)
- Deze procedure wordt inmiddels wereldwijd gebruikt.

### ILS = Instrument Landing System

Deze bestaat uit een localizer die:

- De richting naar de baan aangeeft (= een rechte lijn)
- De glijvlucht (met laag motorvermogen) naar begin landingsbaan aangeeft (= de hellingshoek t.o.v. de aarde)

### Opmerkingen

- Zie: VliegrouTeS IN BEELD 1**

De voorgestelde wijze van aanvliegen volgens de CDA / ILS procedure is derhalve een wijze van aanvliegen en landen:

- Volgens het Basic-T model
- het gebruik maken van de CDA / ILS-procedure
- Deze wijze van aanvliegen iste kwalificeren als een precisie - nadering

### RV = Radar-Vectoring procedure = Radar vectorisering procedure

- Dat zijn de richtingen (vectoren) waarin een vliegtuig zich moet bewegen overeenkomstig de aanwijzingen van de verkeersleiding

### TA = Transition altitudes = Verplaatsingsvoorwaarden

- Dit zijn de voorwaarden / regels waaronder een vliegtuig zich mag verplaatsen volgens verkeersleiding.

Precision approaches = precisie nadering

Glide slope = hellingshoek van een zweef daling

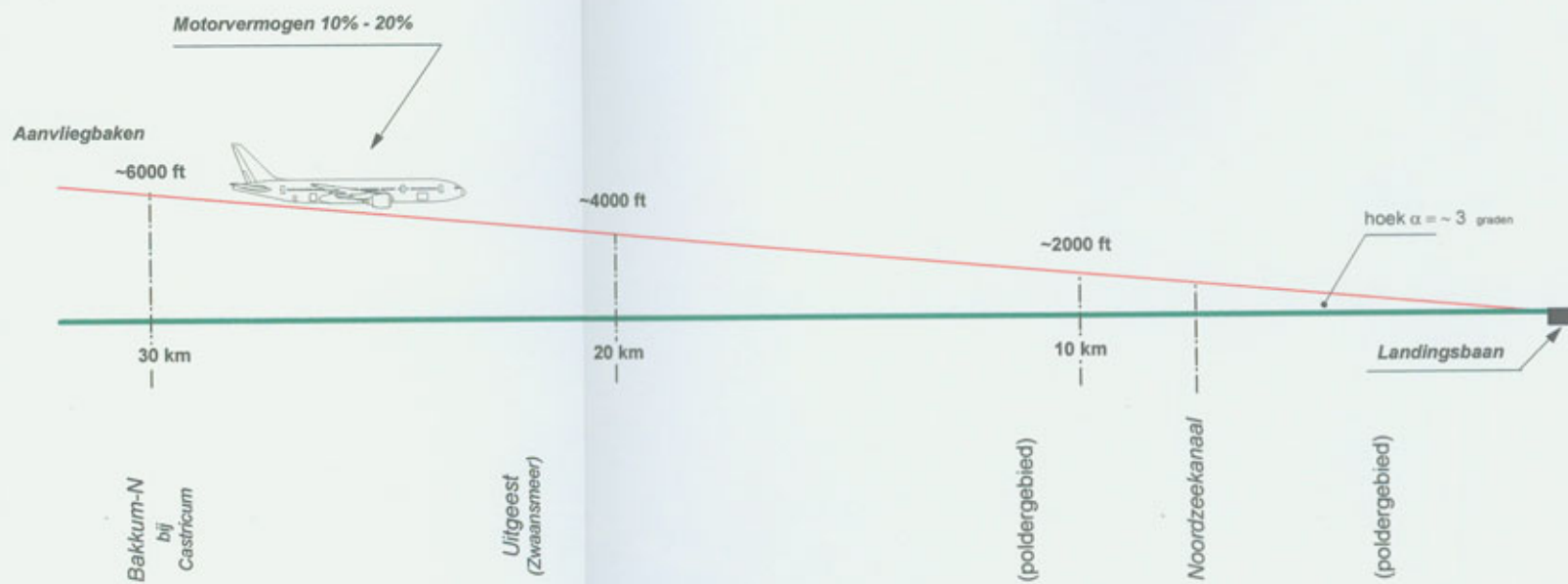
Non - dependant = Onafhankelijk van elkaar in gebruik zijnde banen

LVNL = Luchtverkeersleiding Nederland



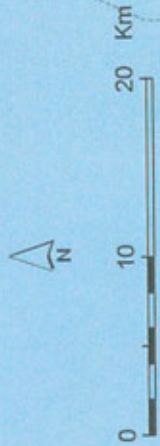
- 1** Schema CDA – Daling in glijvlucht op  $\sim 3^\circ$  over 35 km
- 2** Landkaart Noord- Holland CDA / ILS – Landen – DAG – VOORSTEL
- 3** Landkaart Noord- Holland CDA / ILS – Landen – NACHT – VOORSTEL
- 4** Landkaart Noord- Holland VR – Landen – DAG – Huidige situatie
- 5** Landkaart Noord- Holland VR – Landen – NACHT – Huidige situatie

**VLIEGRoutes IN BEELD**  
VLIEGRoutes IN BEELD



Schema CDA - Daling in glijvlucht op ~ 3 gr. over 35 km









RV - Landen - DAG - Huidige situatie



Provincie Noord-Holland



 **KLM** engineering & maintenance



**CDA - IJmond**

April 2005

**Tekening**

1. Schema CDA – Daling in glijvlucht op  $\sim 3^\circ$  over 35 km

**Landkaarten verstrekt door de Provincie Noord Holland**

- Kaart N-Holland 2. CDA / ILS – Landen – DAG – VOORSTEL
- Kaart N-Holland 3. CDA / ILS – Landen – NACHT – VOORSTEL
- Kaart N-Holland 4. VR – Landen – DAG – Huidige situatie
- Kaart N-Holland 5. VR – Landen – NACHT – Huidige situatie

**Foto's KLM E & M**

- Met toestemming overgenomen.

**Foto's in eigen beheer**



Kennemerlaan 63 1972 EH IJmuiden  
tel.(0255) 512093 fax (0255) 527959

layout: S.v.Gent

V00117

Castricum

Zowel het naderen op 1500 voet als het maken van een bocht boven Castricum zorgt voor zeer veel overlast.

Momenteel wordt een minimale hoogte 'gehandhaafd' van 1500 voet. Dat is laag. De oplopende ondergrens vanaf de landingsbaan met 3,3% kan hoger worden doorgetrokken zodat in ieder geval in het buiten-buiten gebied minder geluidhinder wordt ervaren.

Het maken van de bocht boven Castricum-Uitgeest geeft extreem veel geluidhinder doordat met stuwkracht de bocht gemaakt moet worden. Deze stuwkracht is inclusief ruime veiligheidsmarge, want veiligheid prevaleert boven milieuaspecten. Deze geluidhinder is niet in de MER berekeningen meegenomen. zie: [http://www.vlieghinder.nl/images/vijfdebaan\\_middel00.jpg](http://www.vlieghinder.nl/images/vijfdebaan_middel00.jpg)

Aangezien geluidsintensiteit kwadratisch afneemt met de afstand tot de bron zal passage op bv. 3500 een geluidsreductie opleveren.

Het passeren in glijdende vlucht zal veel minder geluidhinder geven dan met stuwkracht de bocht maken.

Baken Bakkum zal veel minder gebruikt worden. Nieuw baken aanleggen noordelijker hiervan, in het verlengde van de Polderbaan.

-Op internet worden zoveel technische voorstellen tot geluidsreductie gedaan, echter voor Schultz van Hagen is dit bijzaak.-

De huidige vliegbasis Soesterberg wordt door de luchtmacht waarschijnlijk in het jaar 2007 verlaten. De daar aanwezige infrastructuur en de gunstige ligging wat betreft aanbinding aan het wegenverkeers- en spoorwegnet maken dit terrein uitermate geschikt om te dienen als aanvullende en uitwijkvluchthaven voor Schiphol om in de toekomst het met 6,5% groeiende luchtverkeer op te vangen. Ik stel voor dat dit terrein door de minister van verkeer en waterstaat wordt aangezien als vluchthaven. Alhoewel Soesterberg nooit in plaats zou kunnen innemen als Schiphol, kan het toch gedurende vele jaren de verwachte groei van het luchtverkeer, in het bijzonder dat van het vrachtverkeer en dat van de z.g. prijsvechters opvangen, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de door de luchtmacht reeds doorgevoerde maatregelen ter vermindering van geluidshinder.

In de jaren 1950-1970 was het in het kader van een dreigend Oost-West conflict noodzakelijk de vliegbasis Soesterberg uit te breiden met een banenstelsel, dat deze geschikt maakte voor het gebruik door vliegtuigen in de orde van grootte van huidige en toekomstige verkeersvliegtuigen. Verder werd deze basis aangesloten aan het NATO-pijpleidingstelsel en voorzien van grote onderaardse brandstoftanks. Grote bedragen uit de nationale schatkist werden hiervoor aangewend. Het zou neerkomen op een verkwisting van de reeds zeer krappe middelen, wanneer men de bestaande infrastructuur inclusief de investeringen ter vermindering van de geluidshinder ongebruikt zou laten en nu reeds belangrijke investeringen zou doen in een uitbouw van Lelystad of een dergelijk project als een nieuwe vluchthaven in de Noordzee!

Voor Schiphol biedt het gebruik van een aangrenzende vluchthaven Soesterberg gedurende een jaar of tien de mogelijkheid om een in de toekomst te verwachten overschrijding van de capaciteitsgrenzen op te vangen. De milieubelasting voor de omgeving van Soesterberg zal daarbij altijd nog onder die blijven, die optrad tijdens het intensieve gebruik door de luchtmacht. De maatregelen, die door deze zijn getroffen en de hiervoor gemaakte kosten ter vermindering van geluidshinder door straaljagers in de directe omgeving zijn meer dan afdoende tegen de hinder van moderne verkeersvliegtuigen en hiervoor zullen dus geen extra middelen van de schatkist nodig zijn. Ook de risico's bij het gebruik hiervan zijn beduidend lager.

Voor de uitvoering van dit plan is, behalve een stationsgebouw, de inrichting van een busverbinding van 2 a 3 km vanaf het station Den Dolder nodig. Een aansluiting aan de autosnelweg A28 is in principe reeds aanwezig.



Nieuwer ter Aa

Nieuwer ter Aa, 27-6-2005

Geachte excellentie, dames en heren,

Deze week werd ik attent gemaakt op het feit dat een evaluatie is gemaakt van de huidige situatie en dat er een mogelijkheid is om verbeteringen voor te stellen.

Gezien de gebeurtenissen in het verleden, verbaast het mij niet meer, dat dit hier volkomen onbekend was.

Immers, de gebieden welke onder aan -en uitvliegrouetes liggen werden -en worden niet serieus betrokken in de uitvoering -en evaluatie van bescherming tegen overlast, beheersing van de overlast, noch in de mogelijke verbeteringen.

Er zijn zeker geen pogingen ondernomen om hier middels een huis-aan-huis folder om reacties te vragen, aangezien door negeren van onze klachten in de klachten-statistieken geen klachten bestonden.

Verbetervoorstellen mogen worden ingebracht tot 1 juli 2005, zodat het voor mij kort dag werd om nog te reageren en " even' iets uit de mouw te schudden.

Aangezien ook nog eens uw website helaas niet waar kon maken dat er iets werkelijk iets aan u verstuurd kon worden, heb ik mijn archief geraadpleegd en mijn reactie uit een vorige inspraakperiode te voorschijn gehaald.

In feite heb ik bijna 5 jaar geleden alles al geschreven en u heeft daar eveneens 5 jaar niets mee gedaan!

Een kopie van de brief gaat hierbij en ik verstuur de zaak maar weer aangetekend.

U kunt er veel in lezen, ook dat ik het aan de Hare Majesteit de Koningin, aan u en en anderen heb gezonden.

Het zal u waarschijnlijk niet verbazen dat alleen de Koningin heeft geantwoord; van u en de anderen heb ik niets meer vernomen en maatregelen zijn al helemaal niet genomen.

Er zit een groot flauwekul gehalte in uw evaluatie, omdat u totaal niet van plan bent om enige maatregelen te nemen welke op sancties lijken. Sancties zijn een must, thuis, op school en ook in de grote onverschillige maatschappij.

Er is bijzonder veel mogelijk in de overlastbeperking, zonder dat het veel hoeft te kosten, dat kunt u lezen in mijn bijgevoegde brief.

Het vergt echter het opruimen van onwil, het ontslaan van onwilligen en incapabelen, maar dat durft u niet.

Alles zal daarom bij het oude blijven.

Afsluitend wens ik u toch succes en verzoek ik u om mij eens positief te verbazen, hoogachtend,

Kopie brief d.d.03-09-2000

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
ter attentie van:

Staatssecretaris M. Schulz van Haegen

en Projectbureau voor de Luchtoverlast

Postbus 90771

2500 RT Den Haag

Dat. m. 30 JUNI 2005

Copy, ex

Ter behandeling aan: Opbergen



Nieuwer Ter Aa  
(gemeente Breukelen, Utr.)

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
Startnotitie MER "Schiphol 2003"  
Kneuterdijk 6  
2514 EN Den Haag

Nieuwer Ter Aa, 03-09-2000

**Onderwerp:** Eerste inspraakperiode Startnotitie Milieueffectrapport "Schiphol 2003" m.b.t. mijn visie op de problematiek en voorstellen voor onderwerpen die in het Milieueffectrapport aan de orde moeten komen.

Geachte heer, mevrouw,

Het lezen van de advertentie over de Startnotitie, de inspraak-brochure, de Startnotitie zelf, tezamen met de in juli en augustus gepubliceerde krantenartikelen over alle facetten van de luchtvaart, riepen bij mij afwisselend gevoelens op van verbazing, vrolijkheid, ergernis en teleurstelling.

Die gevoelens laten zich makkelijk verklaren:

1. Allereerst de klassieke heimelijke publicatiemethode zoals veel bestuurslichamen die hanteren: een advertentie, voor inspraak van een beperkte periode, plaatsen op de advertentiepagina 22 van de Telegraaf, op 19 juli, in vakantietijd, geeft al aan dat u liever geen respons wilt krijgen,
2. Een aanvraag van de Startnotitie honoreren met het sturen van een brochure, waarin staat hoe je die kunt aanvragen, beperkt de reactie-tijd nog eens met ruim een week  
Reageer je dan niet meteen, dan zal de drukte direct na de vakantie er voor zorgen, dat je reactie te laat op papier staat, dus niet meer gegeven wordt.
3. Door de tekst van de Startnotitie zelf.  
Een door Jos schitterend geredigeerd geschrift, met een bijna onnavolgbaar verhaal over "Hoe het zou moeten en kunnen, maar hoe men zal proberen om het vooral niet zo te doen, om elke belemmering in de groei van Schiphol bij voorbaat tot het jaar 2010 uit te sluiten"; een kunststukje waarop Jos best trots mag zijn, ook al deugt het niet.
4. Door artikelen in de kranten; over de groeistuipe en afhandelingsproblemen van Schiphol, de, door het KLM- management veroorzaakte problemen bij het vliegtuig-onderhoud, de ontkenning daarvan door minister Netelenbos, de bevestiging ervan door de KLM-technici, het ongeluk met de Concorde, de uitspraak van de Raad van State over het gebrek aan grenzen voor Schiphol, etc. etc..

Het bovenstaande overwegend, is het niet overdreven om te concluderen, dat het eigenlijk geen zin heeft om te reageren op de Startnotitie.

Het doel staat al vast en heiligt de middelen; de **formele** stappen na de start zijn slechts bedoeld om de grenzen zo ruim mogelijk te stellen.

Werden de minister en Schiphol echter in het verleden nog meermalen gematst door de rechter, nu heeft zelfs de Raad van State toch ook moeite met de grenzeloze oprekking van de normen.

Mede daardoor en om in eventueel noodzakelijke latere procedures niet te horen te krijgen dat ik niet heb gereageerd, wil ik u de volgende feiten over vliegtuig-hinder en bestuurlijke hinder in mijn omgeving in overweging geven:

### Een kort overzicht van de gebeurtenissen in deze regio

Na 30 jaar in Amsterdam en 10 jaar in Amstelveen te hebben gewoond, heb ik van 1990 tot 1992 gezocht naar een woonhuis, dat niet zuchtte onder de terreur van welk lawaai dan ook, waarvan de ligging bovendien woon-werkverkeer naar mijn werk in Amstelveen mogelijk maakte.

Na uitvoerig overleg met piloten, medewerkers van de luchtverkeersleiding, makelaars etc. is in mei 1992 de keuze gevallen op mijn huidige woning, tussen Breukelen en Vinkeveen, want daar kwam zelden of nooit een vliegtuig.

Zoals u ongetwijfeld weet, kwam in oktober 1992 de El-Al Boeing op de Bijlmer neer, waarna uit tijdelijk medeleven met de bewoners daar, de aanvliegeroute enige tijd werd verlegd.

Men kwam er hierdoor bij toeval achter, dat de omgeving hier in Utrecht zich uitstekend leende voor aanvulling en uitbreiding van de aan -en uitvliegroutes, c.q. wachtrondes voor Schiphol.

Men heeft uiteindelijk, zonder dat inspraak of protest mogelijk was, een drie-tal aanvliegeroutes en twee uitvliegroutes gelegd over ons huis, te weten:

1. Kaagbaan aanvliegeroute/wachtronde,
2. Buitenveldertbaan aanvliegeroute/ wachtronde,
3. Aalsmeerbaan aanvliegeroute,
4. Lopik uitvliegroute,
5. Arnhem uitvliegroute.

Nadat men dit geritseld had, vervolgde men met het laten vliegen met kortere tussenpozen en wel 1 minuut i.p.v 5 minuten.

Vervolgens werd de aanvlieghoogte vastgesteld, maar zelden aangehouden.

Tevens ging men dag en nacht vliegen.

(twee zware 747-vrachtvliegtuigen, vlak na elkaar om 03.30 uur 's nachts, richting Midden-Oosten full-power over je dak en je staat geheid met de haren steil overeind klaar wakker naast je bed).

Nemen we dan de overige, meestal ook laagvliegende geluidmakers in beschouwing, welke ook over de "onbebouwde gebieden" worden geloodst, zoals:

de kleine luchtvaart van Schiphol, Lelystad, Hilversum en Rotterdam,  
de lestoestellen die overtrek -en duikvluchten oefenen,  
de ultra-lights met "open uitlaat bromfietsmotoren",  
de helikopters van Land -en Luchtmacht, politie en KLM,  
de DDA DC-2, DC-3 en DC-4 op sight-seeing tours,  
de reclame-vliegtuigen,  
de op boomtop-hoogte oefenende Lockheed Orion, etc.,

dan zal het u duidelijk zijn dat voor dit gebied alle wetten, welke u in de Startnotitie opvoert, opzettelijk met voeten zijn getreden.

Het feit dat de Startnotitie niet in deze regio ter inzage is gelegd, geeft ook aan hoe minachtend men over de burger in dit "onbewoond gebied" denkt.

Geluidsmetingen, uitgevoerd door de Milieu-dienst Noord-West Utrecht, toonden aan dat er in feite, in decibellen uitgedrukt, een 6-baans snelweg boven mijn huis is gelegd, zonder MER, zonder inspraak, zonder officieel besluit, dus zonder mogelijkheden tot bezwaar of beroep.

Geluids-isolatie van onze woning in huidige vorm en afmeting zou ongeveer 100.000,- gulden en ruim 70 kubieke meter minder ruimte in huis kosten, welke we, dankzij de "normvervaging" van de politiek, zelf zouden moeten opbrengen.

Aangezien ook het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en de Gemeente Breukelen door nalatigheid m.b.t. waterpeil en andere afspraken van de ruilverkaveling voor grote schade hebben gezorgd, welke voor ons ook om bedragen als bovenstaande gaat en voor de buurt in de miljoenen lopen, wordt het totaal aan schades door onrechtmatig handelen van de diverse overheden zo groot, dat het nu tijd wordt om daaraan grotere bekendheid te geven.

Uiteraard hebben de bewoners uit dit gebied, net als ik, wel geprobeerd om gehoor te krijgen voor de onverwachte geluids-overlast. De enige die positief reageerde was Cees Vermeent van de Milieudienst Noord West Utrecht, die bovengenoemde decibellen heeft gemeten.

Maar bij de rest was het contact natuurlijk zonder succes.

- de Commissie Geluidhinder Schiphol gaf niet thuis en ontkende in haar statistieken de klachten uit dit gebied,
- de RLD weigerde gegevens van laagvliegers en luchtverkeersleiders te geven,
- de Luchtvaartpolitie trad niet op tegen overtreders,
- de gemeente Breukelen reageerde slechts met de opmerking "ach die paar vliegtuigjes", de buitengebieden moeten daar maar aan wennen,
- het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht reageert al jaren niet en ziet zelfs geen kans om het waterpeil hier correct te handhaven, (met miljoenen-schades als gevolg), dus die hoor je niet,
- de provincie reageerde zwakjes, bijna onhoorbaar,
- de krant, ach de Telegraaf durft niets te publiceren in het nadeel van Schiphol, de rest ook niet,
- de rechter,... tja, die weet niet wat hij ermee aan moet, maar begint zich kennelijk te bedenken,
- de minister,.. ontkent alles, op advies van haar advocaat en bedenkt allerlei wetjes en normen om onder de verantwoordelijkheid voor de schade uit te komen.

— Op zich is het wel lachen: Als wij hier wat aan ons huis wil veranderen, gedwongen door de overlast, dan moeten we voldoen aan de eisen van het bestemmingsplan van de gemeente, waterschap, welstands-commissie en wensen van centrale overheid en provincie m.b.t. het "Groene Hart".

Als iemand bedenkt om een geluidshinder producerende luchtweg, vergelijkbaar met een 6-baans snelweg, boven ons huis te leggen, hoeft zo iemand aan geen enkele wet te voldoen en is er ineens geen sprake meer van het "Groene Hart", laat staan dat er zoiets komt als isolatie of planschade-vergoeding, i.v.m. wonen en woongenot.—

Ook hebben wij geprobeerd gehoor te krijgen voor de al jaren bestaande stremmingen van het verkeer en bezwaar gemaakt tegen de plannen voor rekening-rijden en road-blocks.

Op zich is het neerzetten van verkeer-genererende locaties als een onvoorstelbaar groeiend Schiphol, Almere-kwadraat, Leidse-Rijn stad bij Utrecht, meerdere 100-meter hoge kantoren en Arena "plus" in Amsterdam, uitbreiding van de bloemenveiling Aalsmeer, etc. in combinatie met een wegennet waaraan tientallen jaren niets is gedaan al een schande.

Als men dan ook nog denkt, dat men de verkeersvloed die men daarmee opwekt, kan temmen met rekening rijden en road-blocks, toerit-dosering en tol-poortjes, en het afsluiten van parallel-wegen, dan kan men als burger slechts constateren dat de zwakkeren van geest onze toekomst bepalen.

**Enig commentaar op begrippen uit de brochure en Startnotitie:**

- **onbewoonde gebieden:** deze bestaan in Nederland alleen op delen van het IJsselmeer en het Noordzee platform.
- **dun bevolkte gebieden:** deze bestaan wel, maar liggen tussen steden en dorpen en zijn in Nederland niet geschikt als corridors voor laagvliegende vliegtuigen, zonder maatregelen tegen geluidsoverlast.
- **geluidshinder:** een soms onvermijdelijk, maar vaak ook niet noodzakelijk bij-product van vliegtuigen en waarvan de grootte mede bepaald wordt door: het aantal vliegtuigen per tijdseenheid, de snelheid en daarmee de tijdsduur per vliegtuig, het gebruikte motorvermogen, de bestanddelen van het geluid/ frequenties, de hoogte van het vliegtuig boven de grond, weersgesteldheid, etc.

Zo zal bijvoorbeeld een moderne Boeing 747, welke in continue daling met gelijkmatige snelheid vliegt, op 1500 meter nagenoeg voorbij sluipen, en op 1000 meter met constante matige snelheid weinig opvallen.

Hetzelfde vliegtuig zal tussen 1000 en 600 meter of minder, met voortdurende snelheid-aanpassingen i.v.m. drukte in de wachtronde en onwil van de verkeersleider om werkelijk te geleiden, een oorverdovend en jankend geluid produceren.

Gaat de 747 overigens volgeladen met full-power in de uitvliegroute, dan moet je overdag je gesprek staken, terwijl je 's nachts direct klaar wakker bent.

Een groot vliegtuig is bij start en stijgen zeker 5 tot 10 kilometer rondom te horen, bij dalen zeker 3 kilometer rondom.

Afhankelijk van de snelheid van het vliegtuig, 300-600 km/u, zal de waarneemtijd zeker 1 tot 2 minuten bedragen.

Indien veel en met kleine tussenpozen gevlogen wordt, zal het dus nooit meer rustig zijn.

Bovenbeschreven situaties zijn hier zoveel malen geconstateerd, dat het duidelijk is dat het wel met minder overlast kan, als de wil er maar is, en dat de "rest-overlast" moet worden verzorgd met betere afspraken en met isolatie..

Dit zijn niet alleen subjectieve zaken, maar objectief te meten feiten.

De reeds genoemde metingen van de Milieudienst geven :

-een omgevingsgeluid-waarde L<sub>95</sub> van gemiddeld 40 db(A) (35-45)

-een vliegtuig- geluidswaarde L<sub>1,0</sub> van gemiddeld 60 db(A) (50-70 met pieken tot 84),

-een vertaling naar het menselijk oor van L<sub>1,0</sub> de Laeq van gemiddeld 50 db(A),

En een advies bij nieuwbouw voor mijn woning uit te gaan van een geluidsbelasting van minimaal 60 db(A), een binnen-waarde van 35 db(A) en isolatie van minstens 25 db(A).

- **Luchtverkeersregeling:** de luchtverkeersleiding beïnvloed in zeer belangrijke mate de hinder die vliegtuigen veroorzaken.

Zelfs als we de invloeden van alle andere Nederlandse vliegvelden even buiten beschouwing laten, dan blijkt dat de ene luchtverkeersleider op Schiphol uit gemakzucht alle vliegtuigen op 600 meter of lager laat aanvliegen, terwijl een andere verkeersleider probeert om de vliegtuigen zo hoog mogelijk te laten aanvliegen.

Daarom zien wij hier in de spitsuren vaak heel verschillende hinder-situaties welke dus zijn terug te voeren op de mate van hinder-bewustheid van een verkeersleider.

Echter, ook de medewerking de RLD, van piloten, luchtvaartmaatschappijen, Schiphol zelf en het ministerie V en W bepaalt het effect.

Een top 747 vlieger zei 7 jaar geleden tegen mij, dat hij vertegenwoordigers van de RLD had laten zien wat de Boeing 747 kon presteren in de hoge naderingsvlucht en snelle daling op het laatste traject.

Hij vertelde dat ze zeer onder de indruk waren,.....en er vervolgens niets mee deden.

Natuurlijk zou met extra mankracht, extra apparatuur voor het werk en controle/ informatie opslag, een boete/ beloning-systeem voor alle betrokkenen een beter resultaat kunnen worden behaald, in de zin van minder hinder.

Helaas telt slechts het betere resultaat in winst voor maatschappijen en Schiphol, met de verwijzing naar concurrentiepositie en het ."Algemeen belang".

Het argument van de concurrentiepositie is al lang onzinnig gebleken, want Schiphol kan al jaren de belangstelling niet aan.

Ook m.b.t. het Algemeen belang, zou bij nadere beschouwing voor de problemen rond Schiphol, wel eens kunnen blijken, dat de B. V. Nederland flink schade lijdt.

### **Het Algemeen Belang:**

Er wordt vaak geschermd met, -en misbruik gemaakt van, de term Algemeen Belang.

Als gewoon burger zie ik de maatregel in het Algemeen belang, als die welke voor de .

BV. .Nederland zodanig noodzakelijk is, of een zodanig groot voordeel oplevert, dat het belang van de individuele burger moet wijken.

Vertalen we dat naar het onderwerp luchtvaart, dan zouden daarbij afgewogen moeten worden de korte -en lange termijn voor -en nadelen, kosten en baten. Gaan de opbrengsten naar de BV. Nederland, of vloeien ze af naar het buitenland? Blijven voor ons de schillen en de dozen, of worden we er met zijn allen wijzer van? Gaat de winst ten koste van een niet gecompenseerd verlies van de burger wiens belang even niet belangrijk genoeg was?

Alleen het oprekken van een hinder-norm en het ontkennen van schade, betekent niet dat de hinder en de schade niet bestaan!

Een milieu-effectrapportage als meetinstrument is hiervoor niet toereikend.

### **Veiligheid:**

Men wil niet leren van rampen als die van de El-Al Boeing, DDA DC-3 en de Hercules,.... om over Enschede maar te zwijgen.

Zolang men **niet wil** weten welke stoffen er in vliegtuigen aanwezig zijn, of een vliegtuig boven de capaciteit belast wordt, correct onderhouden wordt, etc.,dan behoeft men geen veiligheids-berekeningen te maken.

De Startnotitie meen dat de luchtvaart zelf al veel doet voor de veiligheid. De berichten van de laatste maanden luiden toch anders; er is zelfs een management-verbod op goed onderhoud.

Het risico wordt daarom voornamelijk bepaald door onbenul, winstbejag, menselijke fouten en een soort corruptie; daarvoor hebben we nog geen rekenmodellen.

Er valt gewoon om de zoveel tijd een vliegtuig naar beneden op bewoond of onbewoond gebied, klaar! Die statistiek bestaat al.

Voor de sloop hoefje het ook niet te doen, want veel vliegtuigen vallen neer op plaatsen die niet daarvoor zijn bedoelt; daar valt niet tegen aan te slopen.

Zolang lieden van in deze brief genoemde instanties en maatschappijen, die hun werk niet naar behoren doen, zelfs door de minister de hand boven het hoofd wordt gehouden, is elke berekening over veiligheid slechts puur flauwekul.

Als men van het verleden niet wil leren, laat staan dat men er voor de toekomst wat mee wil doen, vervang dan de berekening door de instelling van een Nationale Ramp-dag, dan ben je meteen van alles af.

**Geurhinder bepaling:**

Daar wil men in de Startnotitie vanaf. Men doet alsof het geur-wiel nog geheel moet worden uitgevonden en gaat vervolgens over tot het ALARA-principe.

Dus daar horen we nooit meer wat van.

Uiteraard stinkt Schiphol zelf meer bij windstil weer dan bij storm en stinkt het in mijn omgeving, 25 kilometer van Schiphol, naar kerosine als er 60 vliegtuigen in een uur veel te laag overkomen.

Die logische zaken behoeven geen onderzoek!

Het is ook al lang bekend, bij welke vervuiling-concentraties mensen hoofdpijn krijgen, allergisch reageren of ziek worden.

Wat wel kan, is het verdelen van activiteiten over meer windrichtingen (spreiding) indien mogelijk, hoger aanvliegen, activiteiten op de luchthaven beperken, zoals beter plannen om file-vorming op de taxi-banen bij opstijgen te voorkomen.

Omdat dit organisatie vergt en dus mankracht, zal het vast weerstand opwekken, maar het zal goed ingepast kunnen worden in een beter georganiseerde luchtverkeersleiding.

**Luchtkwaliteit:**

Volgens de Startnotitie heeft de luchtvaart op -en rond Schiphol sinds 1990 niet bijgedragen aan verbetering van de luchtkwaliteit.

Gezien de nieuwe aanpak, zal dat in de toekomst ook niet gebeuren.

Het ALARA-principe wordt niet genoemd, maar gaat kennelijk wel gelden.

**Over de Nieuwe Aanpak en de Voorgeschiedenis Besluitvorming Schiphol:**

De **hoofdstukken 1 en 2** zijn eigenlijk samen een verkoop praatje om het publiek zand in de ogen te strooien m.b.t. het overtreden der regels, bepalingen en grenzen, door overheden en Schiphol. Bovendien dienen de hoofdstukken om het publiek voor te bereiden op een verdere ongebreidelde groei tot 2025 met beloften over nieuwe onderzoeken en opstelling van nieuwe grenzen.

De hoofdstukken geven aan, dat de afgelopen 10 jaren verloren jaren waren, want de uitkomsten van onderzoek, regels en bepalingen van het verleden strookten te weinig met de werkelijkheid (!) en waren niet te handhaven (heerlijk!!!) en zullen worden aangepast aan de nieuwe werkelijkheid op basis van nieuwe onderzoeken.

De nieuwe inzichten worden dan geldig vanaf 2003 en per 5 jaar te evalueren.

Men geeft zichzelf bij V.en W. daarmee al weer 8 jaar respijt om te doen en te laten wat men wil.

De zin: "Want ondanks de onvolkomenheden is het mogelijk gebleken in de dicht bevolkte Randstad een luchthaven met internationale allure te laten groeien" is uiteraard een gotspe. Daar had moeten staan dat: "dankzij het overtreden van alle regels en bepalingen en het op slimme wijze verschuiven van aan -en uitvliegroutes naar andere regio's, men erin geslaagd was de extra hinder naar andere regio's te verleggen, zodat de groei toch kon doorgaan.

Kortom: vlieg buiten het bereik van de meetpunten, dan wordt er geen hinder gemeten en is er dus geen hinder.

Vandaar ook dat men mordicus tegen een uitbreiding van meetpunten is.

Van **hoofdstuk 3** zijn de onderwerpen geluid, extra veiligheid, luchtkwaliteit en geur reeds in het voorgaande aan de orde geweest en door mij van kanttekeningen voorzien.

Hieraan kan worden toegevoegd, dat de nieuwe waarden die men voorstelt, zorgvuldig en opzettelijk zo gekozen zijn, dat nagenoeg alle eigenaren van woningen onder de aan -en uitvliegroutes, zelf moeten opdraaien voor de kosten van noodzakelijke geluids-isolatie.

Ook staat in dit hoofdstuk, dat in de bestaande systematiek aan de omwonenden bescherming wordt geboden door het hanteren van een geluidszone.

Het omgekeerde is het geval: aan de luchtvaart werd bescherming geboden, maar de omwonende met overlast werd het door de vastgestelde geluidszones en gekoppelde schaarse vergoedingen onmogelijk gemaakt om zijn schade te claimen. De zones begrepsden slechts de claims!

Aangaande de nieuwe **Handhavingsorganisatie**, welke de informatievoorziening over de luchthaven Schiphol moet verzorgen, kan men zich afvragen door wie die moet worden bemand. Worden dat dezelfde personen van V.en W., RLD, Schiphol en CGS, die ons tot nu toe zand in de ogen hebben gestrooid? Dan kan die organisatie bij voorbaat vervallen.

De wijze van registreren en betrouwbaarheid van gegevens moet nog worden bedacht door het ministerie. Daar hoeven we, gezien het verleden, niet veel van te verwachten.

Het nieuwe stelsel moet proefdraaien: eerst ervaring opdoen (onderzoek...) ,dan uitgaan van berekeningen vanaf 2003 en later om de 5 jaar bijstellen.

Dat zijn dus die 8 jaar respijt om de grenzen aan de groei aan te passen.....

Het ontbreken van grenswaarden in de Wet, tot 2008, zal zorgen dat de burger bij de rechter geen schijn van kans heeft om welke procedure m.b.t civiel-recht of bestuurs-recht te winnen.

Procedures zullen eindeloos worden gerekt

De burger wordt opzettelijk in de hoek gedrukt en zal zich failliet procederen om het gelijk, dat hij heeft, te halen.

De overheid rekent erop dat die burger daarom afziet van procederen en zij wentelt zo de schade die de luchtvaart veroorzaakt af op de burger.

Over **hoofdstuk 4** het volgende:

De MER Schiphol 2003 wordt alleen opgesteld vanwege de overgang naar een nieuw stelsel van beheersing van de gevolgen van vliegverkeer voor geluid, veiligheid, lokale luchtkwaliteit en geur. Er is geen nieuwe activiteit (!?)

Dat stelsel zal in werking treden bij het in gebruik nemen van de 5<sup>e</sup> baan, waar voor al een MER procedure is geweest.

Het vervolg in het hoofdstuk geeft aan dat de regering wenst met nadere wettelijke voorzieningen te komen tot een, voor de nationale -en internationale rechters acceptabele wetgeving, met quasi beschermingsniveaus en normen welke, gezien de inhoud van de vorige hoofdstukken, niet haalbaar zijn.

Aangezien de grenswaarden pas na 5 jaar na in werking treden (2003) concreet in de wet kunnen worden opgenomen, zal gedurende 8 jaar de rechter niet in staat zijn om enige, voor de burger zinnige, uitspraak te doen.

De passages over regels en routes en baangebruik worden opzettelijk vaag gehouden. Men blijft wat zeuren over veiligheidsrisico's (die men helemaal niet wil kennen) en over zo min mogelijk routes over bewoond gebied (alle gebieden in Nederland zijn bewoond). De operationele maatregelen kunnen nuttig zijn. Deze zullen alleen bij het bestaan van dwingende sancties nageleefd worden. De Startnotitie zwijgt echter luidruchtig over het onderwerp sancties.

De Commissie Geluidhinder Schiphol wordt opgevoerd als **de** leverancier van informatie. Over de stiekem in gebruik genomen routes boven onze regio werd echter door de CGS niet gerept en klachten wel gebagatelliseerd.. De commissie heeft zich onbetrouwbaar getoond.

### **Uiteindelijk het belangrijkste; de sanctie**

Het ontbreken van de paragraaf over sancties is een algemeen geldende omissie in overheidsstukken, wetjes etc., als die stukken de duidelijke bedoeling hebben een volledige vrijblijvendheid te creëren en ambtenaren, politici, maatschappijen e.d. uit de wind te houden. Ook het bestuurlijk overleg wordt dan een farce door belangenverstrengeling. Men vertelt dan wel hoe het zou moeten, maar men zorgt ervoor dat niemand zich kan bezeren. De burger is daarvan dan de dupe en kan ook niet bij de rechter aankloppen.

---

Het geven van mijn visie op het gebeuren rond Schiphol is mooi en lucht op, maar hierbij voeg ik na het commentaar enige voorstellen om de Startnotitie nog enige zin te geven.

Het staat mij overigens tegen, om het werk te moeten doen van de duur betaalde personen, die daarvoor al jaren bij de diverse instanties zijn aangesteld.

### **De door mij aanbevolen onderwerpen voor de MER en de Wet;**

invoeegen onderwerp:

- sancties voor alle betrokkenen; eigenlijk het belangrijkste, dat nooit mag ontbreken,
- onafhankelijke handhavingscommissie, geleid door de Nationale Ombudsman,
- onafhankelijke informatie voorziening en informatieplicht combineren met de onafhankelijke handhavingscommissie,
- veiligheidsmanagement systemen combineren met de onafhankelijke handhavingscommissie,
- inventarisatie van hinder en schade overall onder de aan -en uitvliegroutes; tot ver in de omtrek worden burgers materieel en immaterieel ernstig gedupeerd,
- kosten-baten analyse, waarin ook de niet gecompenseerde schade voor de burger,
- isolatie: erkenning dat slaapstoring nooit mag optreden,
- rechtsonzekerheid voorkomen door normen direct toe te passen,
- de handhavingscommissie sluiten voor leden van de RLD, CGS en ministerie,
- snelle juridische, materiële en immateriële bescherming van "klokkenluiders".
- aanpassing van de verkeersleiders, in aantal en mentaliteit, aan de noodzakelijke nieuwe werkwijze van hinderbeperking,
- nieuwe technieken en apparatuur snel inpassen i.v.m. het snel toenemend verkeer.

Daarmee is een eind gekomen aan het geven van mijn visie en voorstellen aan het Inspraakpunt.

De tekst zal ter informatie worden aangeboden aan:  
Hare Majesteit Koningin Beatrix,

De Nationale Ombudsman,  
Genoemde instanties.

03-09-2000,



Werken aan de toekomst

# van Schiphol en de regio

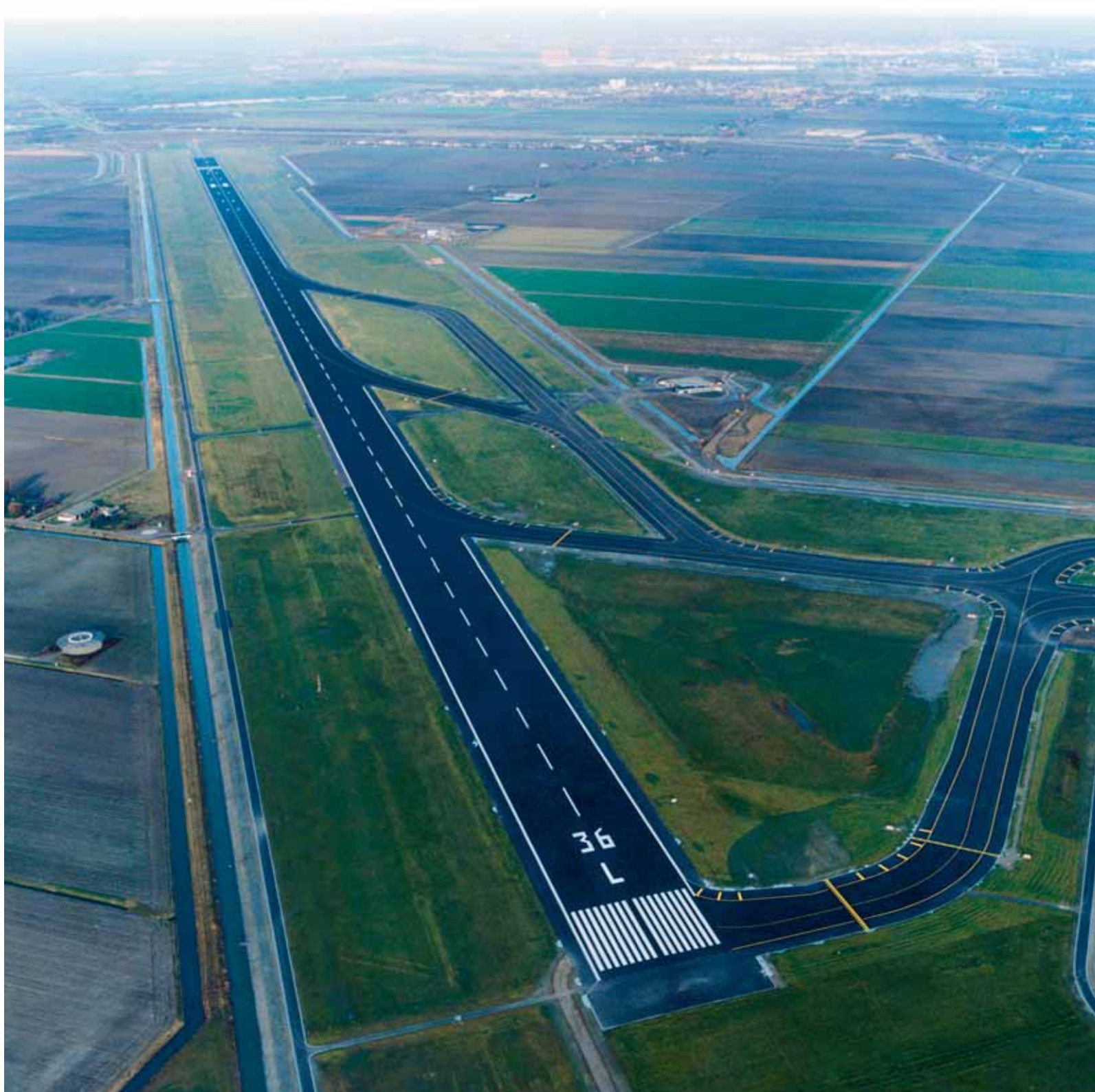


Een gezamenlijke uitgave van Schiphol Group, KLM  
en Luchtverkeersleiding Nederland

# Inhoudsopgave

---

<b>1</b>	<b>Aanleiding</b>	<b>3</b>
	Een korte terugblik	3
	Noodzaak voor een evaluatie	4
	Leeswijzer	4
<hr/>		
<b>2</b>	<b>Het belang van mainport Schiphol</b>	<b>6</b>
	Wat is de mainport Schiphol?	6
	Toekomst van de mainport	7
	Strategie gericht op continuïteit van de mainport	9
	Doorkijk naar de lange termijn	12
	Goede samenwerking is een voorwaarde	14
<hr/>		
<b>3</b>	<b>Het milieustelsel in de praktijk</b>	<b>15</b>
	Kenmerken huidig milieustelsel	15
	Hoe werkt het huidige milieustelsel?	16
	Onze ervaringen met het milieustelsel	16
	Hinderbeleving omgeving	19
	Betere benutting van de milieucapaciteit in het huidige stelsel	20
<hr/>		
<b>4</b>	<b>Voorstel voor verbeteringen</b>	<b>22</b>
	Niet alleen op de wereld!	22
	Randvoorwaarden voor een verbeterd milieustelsel	23
	Vier pijlers voor een verbeterd milieustelsel	25
	Hoe nu verder?	28



# 1. Aanleiding

**Op 20 februari 2003 is de Polderbaan in gebruik genomen. Tegelijk is een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol van kracht geworden. Afgesproken is dit stelsel binnen drie jaar te evalueren. De overheid is in 2004 met de voorbereiding van de evaluatie gestart. In dit kader kunnen ook voorstellen gedaan worden ter verbetering van het Schipholbeleid. De Nederlandse luchtvaartsector (Luchtverkeersleiding Nederland\*, KLM en Schiphol Group) heeft zijn ervaringen met het milieustelsel geëvalueerd. Twee vragen stonden centraal. Biedt het huidige stelsel voldoende mogelijkheden om de mainport te behouden en van daar uit verder te ontwikkelen? En hoe zit het met de hinder in de omgeving? Ons antwoord op deze vragen en een aanzet tot verbetering van het beleid treft u aan in dit document.**

\* Als Zelfstandig Bestuursorgaan valt Luchtverkeersleiding Nederland onder de politieke verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat en kan daarom niet zonder meer tot de Nederlandse Luchtvaartsector worden gerekend. Onder de term 'sector' valt in dit verbetervoorstel voor de leesbaarheid echter ook de Luchtverkeersleiding Nederland, mede vanwege de sterke verwevenheid van de bedrijfsprocessen van de Luchtverkeersleiding Nederland met de luchtvaartsector.

## Een korte terugblik

Aan de ingebruikname van de Polderbaan is een lange geschiedenis voorafgegaan. In 1995, toen de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving (PKB) werd bekrachtigd, werd snel al duidelijk dat de groei van de luchtvaart sneller zou gaan dan was verondersteld. De overheid startte daarom in het kader van het Project 'Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur' (TNLI) een onderzoek over de vraag of extra capaciteit in de vorm van bijvoorbeeld een tweede luchthaven moest worden gezocht en zo ja, hoe en waar.

Aan de hand van dit onderzoek werd besloten dat extra capaciteit op Schiphol zelf moest worden gevonden. Dus geen tweede nationale luchthaven en geen luchthaven in de Noordzee. Wel moest worden nagegaan of een aanpassing van het banenstelsel ('Redesign') op de huidige locatie verdere groei mogelijk kan maken.

Eind jaren negentig kwam vervolgens de vraag aan de orde hoe problemen met de grenzen voor geluid konden worden opgelost en hoe de relatie tussen overheid, sector en regio moest worden gedefinieerd. In het kader van de steeds verdergaande ontvlechting

van de overheid en de luchtvaartsector werd besloten dat de sector voortaan behandeld zou worden als een gewoon bedrijf, dat in staat gesteld moet worden om zelf binnen de milieugrenzen te blijven.

Om deze beleidswijziging mogelijk te maken werd een nieuw normenstelsel ontwikkeld. Dit nieuwe stelsel zou ontwikkeling van de mainport mogelijk maken en een bescherming bieden die gelijkwaardig is aan die van de PKB. Daarnaast zou het nieuwe stelsel transparanter, beter meetbaar en beter handhaafbaar worden. Dit milieustelsel werd in 2003 vastgelegd in een herziening van de Wet luchtvaart, ook wel genoemd de Schipholwet.

### Noodzaak voor een evaluatie

Tijdens de voorbereidingen op de herziening van de Wet luchtvaart hebben we de noodzaak van een evaluatie in onze zienswijzen nadrukkelijk onder de aandacht gebracht. De handhaving van het milieustelsel zou immers fors worden uitgebreid en veel ingewikkelder worden dan voorheen. Naast een Totaal Volume Geluid afgemeten aan een maximum aantal geluidbelaste woningen, kregen we handhavingpunten met grenswaarden die vooraf zijn berekend, regels voor baan- en routegebruik, grenswaarden voor emissies, et cetera. In de praktijk zouden we hier ervaring mee moeten opdoen en zouden de effecten van de veranderingen op de omgeving moeten blijken. We hebben daarom toen al ervoor gepleit om aanpas-

singen in het stelsel in 2005 mogelijk te maken aan de hand van deze ervaring.

### Leeswijzer

Uitgangspunt voor ons verbetervoorstel is de mainportstrategie voor Schiphol. Daarom gaan we in hoofdstuk 2 eerst in op de vereisten voor een concurrerende mainport. Vervolgens schetsen we de te volgen strategie voor behoud van de mainport.

In hoofdstuk 3 geven we aan hoe het huidige milieustelsel in de praktijk uitpakt. Na een korte schets van de kenmerken van het stelsel, laten we zien waarom binnen het huidige milieustelsel slechts een deel van de beschikbare milieucapaciteit voor het vliegverkeer kan worden benut en onvoldoende tegemoet gekomen kan worden aan de hinderbeleving van omwonenden. Ofschoon volgens ons het stelsel kraakt, kunnen we niet anders dan een voorstel doen om binnen de huidige wetgeving de periode tot 2008 te overbruggen. Het lijkt immers niet mogelijk om binnen het wettelijk kader een verbeterd stelsel voor die tijd te realiseren. Tot slot doen we in hoofdstuk 4 een aanzet voor zo'n verbeterd stelsel.

Voor de helderheid beperkt dit document zich tot de hoofdlijnen. Een uitgebreide toelichting kunt u vinden in de deelrapporten bijgevoegd bij dit hoofddocument.



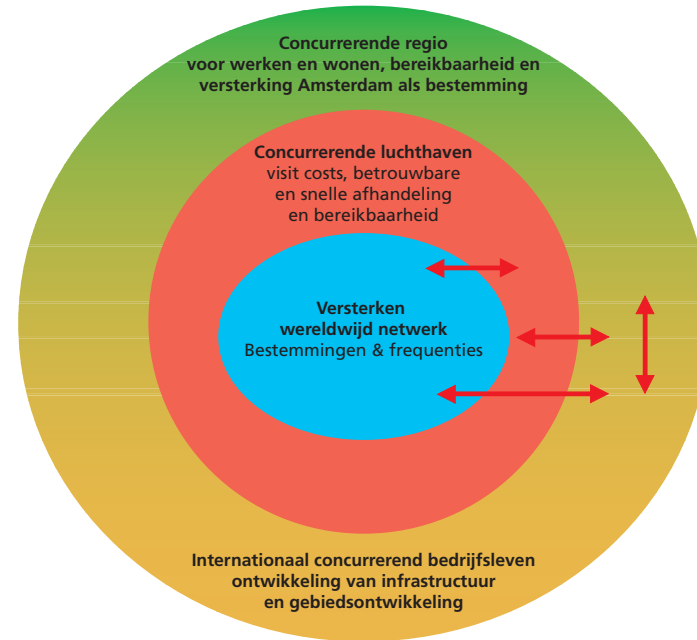
## 2. Het belang van **mainport** Schiphol



Schiphol is een belangrijke motor van de Nederlandse economie. De overheid onderschrijft dit in de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en Pieken in de Delta. De overheid zet daarom in op een concurrerende mainport Schiphol. Ook in de regionale ontwikkeling speelt de mainport een belangrijke rol. Vanuit onze visie op de mainport en de strategie om de positie van de mainport te behouden, geven we een doorkijk naar ontwikkelingen op lange termijn.

### Wat is de mainport Schiphol?

De mainport Schiphol is meer dan slechts een luchthaven met een wereldwijd netwerk. Een mainport functioneert als een geheel van elkaar versterkende bedrijven en activiteiten. Samen zorgen zij ervoor dat er een internationaal knooppunt ontstaat van stromen mensen, goederen, geld, informatie, kennis, en cultuur. Via Schiphol zijn Nederland en de Randstad verbonden met Europa en de rest van de wereld. Essentieel voor een mainport is een kwalitatief hoogwaardig netwerk van lucht- en landzijdige verbindingen. De kwaliteit en omvang van het netwerk bepalen de concurrentiepo-



*Mainport-ontwikkeling door sterke interactie tussen regio, luchthaven en netwerk*

sitie van Schiphol ten opzichte van andere Europese mainports.

In luchtvaarttermen is Schiphol een 'primaire hub': een draaischijf en één van de twee thuishavens voor Air France-KLM en haar partners in de SkyTeam-alliantie. SkyTeam biedt vanaf Schiphol wereldwijde luchtverbindingen aan, die Nederland hoogfrequent verbinden met alle belangrijke economische centra in de wereld. Het netwerk van SkyTeam is een zorgvuldig afgestemd systeem van doorverbindingen, het zogenaamde hub-and-spokesysteem. Dit is gebaseerd op

een zo goed en zo vaak mogelijke combinatie van transferverkeer en herkomst/bestemmingsverkeer. De kwaliteit van de doorverbindingen, *connectivity* genaamd, wordt bepaald door korte en betrouwbare aansluitingen voor zowel passagiers met hun bagage als voor vracht.

Het uitgebreide netwerk van de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol biedt een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat. Het is zowel de toegangspoort naar Europa als de springplank naar de rest van de wereld. De toegevoegde waarde van de mainport Schiphol voor de regio en voor Nederland is meer dan alleen werkgelegenheid – 120.000 banen – en een bijdrage aan het bruto nationaal en regionaal product.

Amsterdam staat internationaal op de twaalfde plaats in de ranglijst van economisch belangrijke wereldsteden. Het uitgebreide netwerk van en naar Schiphol draagt daar voor een belangrijk deel aan bij. De concurrentiepositie van Schiphol is op haar beurt gebaat bij een sterke, Europees concurrerende regio. Schiphol en de regio hebben elkaar dus duidelijk nodig.

### Toekomst van de mainport

Schiphol behoort met Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt tot de huidige vier grote intercontinentale luchthavens (primaire hubs) in Europa. Deze positie is niet vanzelfsprekend. De positie van Schiphol is met name afhankelijk van ontwikkelingen in de luchtvaartmarkt en de ontwikkeling van de

andere mainports, haar concurrentiepositie en die van de regio.

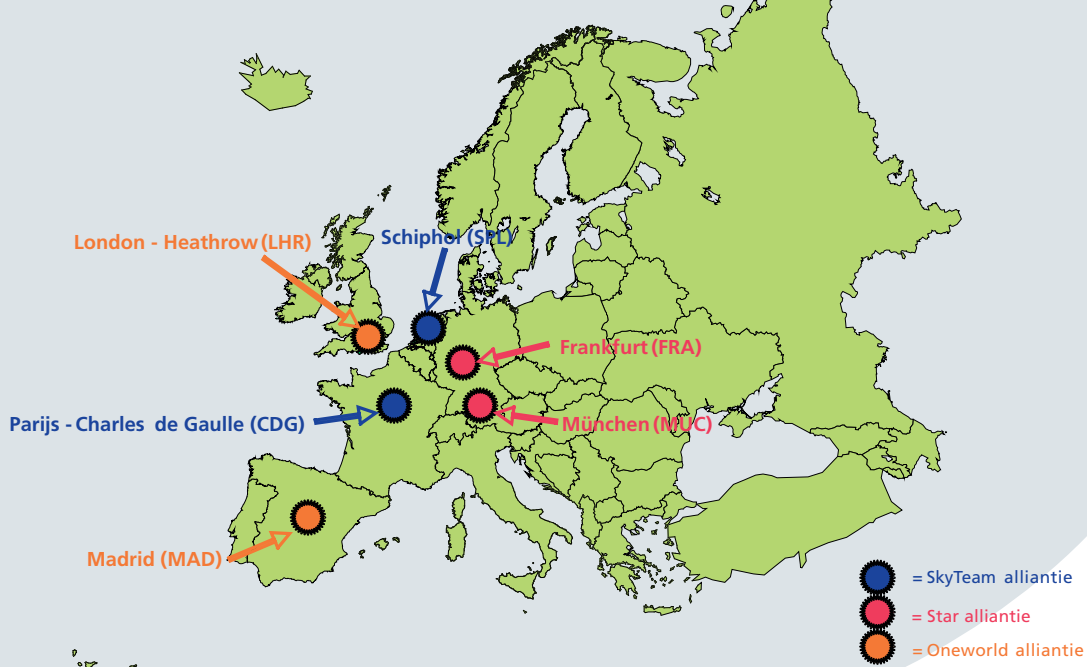
### Ontwikkelingen luchtvaartmarkt

Consolidatie en schaalvergroting beheersen de ontwikkelingen in de luchtvaart. In de komende periode zal de vraag naar vervoer van zowel passagiers als goederen toenemen met 4 tot 5 procent per jaar. De markt vraagt om bestemmingen die frequent kunnen worden bereikt tegen steeds lagere tarieven. Alleen de drie wereldwijde allianties SkyTeam, Star Alliance en Oneworld zijn in staat om tegemoet te komen aan deze marktvraag. Deze drie allianties hebben allen één of meer eigen Europese thuishavens.



*Hiërarchie van wereldsteden*





*Drie multi-hubsystemen voor drie wereldwijde allianties*

Bij Air France-KLM is er sprake van twee thuishavens: Schiphol en Parijs Charles de Gaulle.

### Ontwikkeling andere mainports

Om mee te kunnen doen in de concurrentiestrijd moet een mainport voldoende groei mogelijkheden hebben en minimaal mee kunnen groeien met de markt. Zo heeft Frankfurt plannen voor een extra baan. Londen Heathrow kiest voor een ander marktsegment ten koste van transferverkeer, maar heeft ook gevorderde plannen voor een extra baan.

Tevens moet een mainport gunstig liggen ten opzichte van de belangrijkste verkeersstromen. De belangrijkste intercontinentale verkeersstromen lopen van Noord-Europa naar Amerika en het Verre Oosten. Amsterdam en Parijs liggen wat dat betreft beide gunstig.

### Concurrentiepositie van Schiphol en van de regio

Sterktes van Schiphol op het gebied van transfervervoer zijn onder meer de hoge uurcapaciteit, de ligging ten opzichte van de Noord-Atlantische route en de noordelijke route naar het Verre Oosten, het one-terminalconcept en de kwaliteit van het netwerk van Air France-KLM. Bovendien is van belang voor het transferverkeer dat Schiphol een moderne, goed geoutilleerde luchthaven is, waar geïnvesteerd wordt in hoogwaardige infrastructuur. Tot slot is een sterk punt van Schiphol dat de overheid duidelijk kiest voor de ontwikkeling van de mainport.

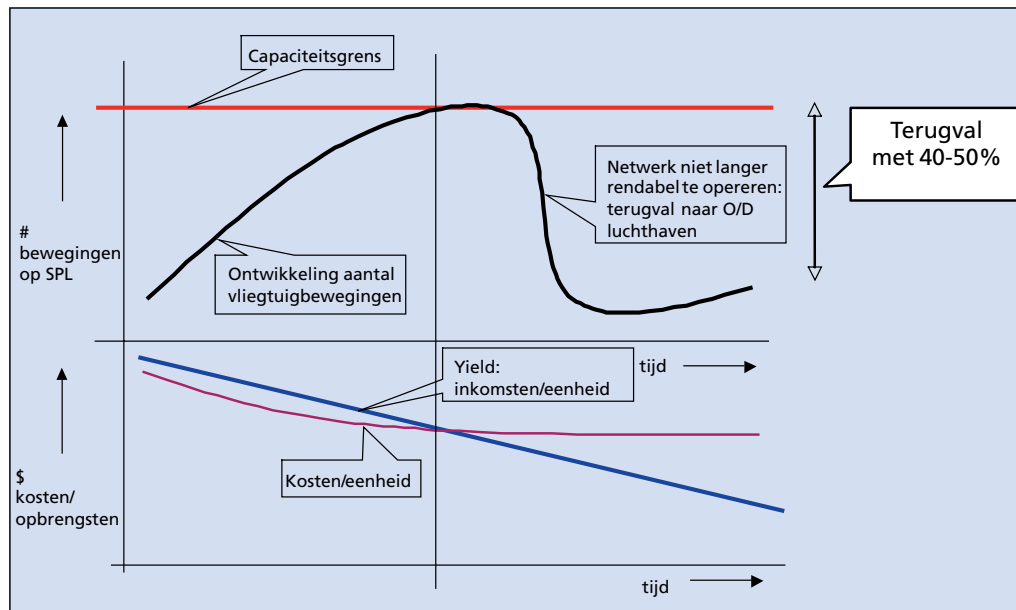
Voor Schiphol is het van levensbelang een primaire hub te zijn van één van deze allianties. De concurrentiepositie van Schiphol wordt bedreigd door de kleine thuismarkt, die bovendien onder druk staat door verslechtering van de bereikbaarheid via rail en weg met het achterland. Daarom is Schiphol voor een groot deel afhankelijk van transfervervoer. Zonder transfervervoer zou de dagelijkse dienstregeling van Air France-KLM niet rendabel te exploiteren zijn, waardoor een goed netwerk niet in stand gehouden kan worden. De transfermarkt is tevens de markt waar Schiphol in de wereldwijde luchtvaart de concurrentie aan moet gaan met de andere drie Europese mainports.

Tegelijkertijd verslechtert echter het vestigingsklimaat, zijn de kosten van isolatie van woningen en beveiliging

hoger en gelden er complexe en unieke milieurestricties voor Schiphol. De grootste bedreiging voor de positie van Schiphol is een scenario waarin SkyTeam moet achterblijven bij concurrerende allianties door bijvoorbeeld gebrek aan groeimogelijkheden of hoge kosten op Schiphol. In zo'n scenario zal Parijs beter passen bij de door Air France-KLM gestelde eisen voor haar netwerk.

Schiphol heeft echter nu nog voldoende kansen om haar concurrentiepositie op termijn te versterken dankzij de fusie Air France-KLM en de tot nu toe opgebouwde positie. Voorwaarde is wel dat regio en luchtvaartsector gezamenlijk inzetten op het verbeteren van het vestigingsklimaat en de bereikbaarheid van het

*Geen groei leidt tot onrendabele operatie en terugval mainportnetwerk*



achterland over spoor en weg. Daarnaast moet Schiphol voldoende capaciteit kunnen bieden om de groeiende marktvraag te kunnen accommoderen tegen concurrerende kosten.

De internationale concurrentiepositie van de regio Amsterdam en Schiphol kunnen elkaar verder versterken. Buitenlandse investeringen in Nederland en in de Randstad zijn in de afgelopen jaren verminderd en achtergebleven bij de concurrentie in Europa. Wel is de trend zichtbaar dat de regio Amsterdam nieuwe segmenten aantrekt, onder andere multimedia, ICT en hoogwaardige technologie. Het traditioneel sterk aan de mainport gekoppelde segment logistiek verschuift van goederenafhandeling naar regio over het afhandelen van goederen. Dit kan door de ontwikkeling van Schiphol en de regio verder worden versterkt.

### Strategie gericht op continuïteit van de mainport

Wil Schiphol haar mainportpositie blijven behouden, dan moet zij mee kunnen groeien met de marktontwikkelingen om de strijd met de andere mainports niet te verliezen. Met een groei van de markt van 4 tot 5 procent per jaar betekent dit circa 600.000 vliegtuigbewegingen rond 2012. Om dit aantal vliegtuigbewegingen te kunnen realiseren is onder andere de Polderbaan aangelegd. De inschatting van 600.000 vliegtuigbewegingen is gebaseerd op de marktverwachting en is conform de uitgangspunten destijds bij

de wijziging van de Wet luchtvaart. De luchtvaartsector wil niet ongebreideld groeien, maar vindt groei belangrijk die én de eigen ondernemingsdoelstellingen dient én toegevoegde waarde heeft voor de Nederlandse economie. Om te kunnen groeien is het noodzakelijk dat enkele voorwaarden worden vervuld: versterken van de concurrentiepositie van Air France-KLM, versterken van de regio als internationaal knooppunt, en een gezamenlijke aanpak voor het zorgvuldig omgaan met groeimogelijkheden.

#### **Versterken concurrentiepositie van Air France-KLM en Schiphol**

SkyTeam moet in de eerstkomende jaren een voor-sprong nemen op concurrenten Star Alliance en Oneworld, voordat die hun capaciteit op Frankfurt en Londen Heathrow hebben uitgebreid. Door zowel Schiphol als Parijs gelijkmatig te ontwikkelen, kiest Air France-KLM weloverwogen voor een dual-hubstrategie in Europa. Daarmee kan SkyTeam met Air France-KLM de klanten meer verbindingen aanbieden en met een hogere frequentie dan de concurrentie. Voor deze strategie is voldoende luchthavencapaciteit nodig. Bepaalden eerst internationale verdragen de bestemmingen waarop gevlogen wordt, in de toekomst zal de schaarse capaciteit op luchthavens mede de bepalende concurrentiefactor zijn.

Schiphol Group richt zich op het veiligstellen van de positie van Schiphol als primaire hub en het verbeteren

van haar internationale concurrentiepositie. Het is daarvoor van belang thuisbasis te blijven van een wereldwijde netwerkalliantie, te weten SkyTeam. Overige luchtvaartmaatschappijen dragen eveneens bij aan de concurrentiepositie van de mainport. Zij krijgen op Schiphol de ruimte, zolang dat niet ten koste gaat van de primaire hubfunctie.

Transport van passagiers en goederen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden omdat bijna de helft van de vracht met passagiersvliegtuigen wordt vervoerd. SkyTeam richt zich daarom op beide. Ons land heeft met Schiphol en alle logistieke kennis en ervaring een sterke positie. Air France-KLM heeft daarom besloten eveneens sterke focus te zetten op de verdere ontwikkeling van Schiphol als cargo-luchthaven. Ook andere partijen op vrachtgebied zetten in op Schiphol als logistiek knooppunt voor hoogwaardige goederen.

Schiphol Group streeft ernaar dat Schiphol één van de toonaangevende luchthavens in de wereld blijft door het AirportCity-concept verder te ontwikkelen. Door logistieke bedrijvigheid, kantoren, vergader- en ontmoetingsfuncties en hotels aan het vervoersknooppunt te koppelen, ontstaat meer toegevoegde waarde voor de luchthaven en de regio.

#### **Versterken regio als internationaal knooppunt**

Traditionele economieën worden omgevormd tot wereldwijd opererende economische centra die van



elkaar afhankelijk zijn. Grote internationale luchthavens zijn de katalysator voor regio's en steden die zich willen positioneren als belangrijk economisch centrum. De mainport Schiphol ondersteunt momenteel vooral de fysieke stromen van mensen en goederen. Daardoor is de regio aantrekkelijk voor European Distribution Centers, voor congressen en toerisme en voor internationale hoofdkantoren. Het netwerk van de luchthaven zou nog veel beter kunnen worden benut en ingezet voor het aantrekken van diensten en bedrijven die belang hebben bij een uitstekende internationale bereikbaarheid.

De provincie Noord-Holland werkt met de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer aan een regionale

ontwikkelingsstrategie. Met name een kwaliteitsslag in het vestigingsklimaat is noodzakelijk om de bestaande afhankelijkheid van dienstverlening en logistiek te verminderen. De toekomst van de regio ligt in verdere ontwikkeling van diverse economische activiteiten en de ontwikkeling van hoogwaardige milieus voor wonen en werken. Daarbij zijn ook goede voorzieningen op gebied van cultuur en onderwijs noodzakelijk en moet de bereikbaarheid van en binnen de regio drastisch verbeteren.

### **Gezamenlijke aanpak zorgvuldig omgaan met groeimogelijkheden**

De strategieën van Air France-KLM en Schiphol Group komen samen in een mainportstrategie voor Schiphol. De doelstelling is het versterken van het mainportnetwerk. Naast het Europese netwerk is vooral het intercontinentale netwerk met ruim 100 dagelijkse bestemmingen van belang voor de mainportfunctie. De overheid heeft met KLM afgesproken dat zij een groot aantal daarvan moet blijven bedienen na de fusie met Air France. Om dit te kunnen garanderen moeten er over een lengte van jaren voldoende groeimogelijkheden zijn op Schiphol.

Gezien de druk op de beschikbare capaciteit binnen de grenzen van het milieustelsel en de ervaren hinder in de omgeving, dient naast mogelijkheden van groei de ontwikkeling van de luchthaven zorgvuldig te verlopen. We willen de capaciteit op Schiphol primair aanwenden voor het verkeer dat essentieel is voor de

mainport. Het al jaren gehanteerde restrictieve beleid zullen we verder intensiveren door de luidruchtigste vliegtuigtypes uit te faseren en de vliegtuigbewegingen beter te verdelen over de dag. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is om bijvoorbeeld een deel van het Europese point-to-pointverkeer uit te plaatsen.

### **Een duidelijke keuze voor een primaire hub**

De strategie van sector, regio en overheid is gericht op continuïteit van de mainport. Uit voorgaande is duidelijk geworden welke voorwaarden moeten worden vervuld om deze strategie te laten slagen. Met name het internationale netwerk van Air France-KLM is essentieel voor de mainport. Scenario's zijn denkbaar waarbij niet gekozen wordt voor de door ons aangedragen strategie. Voorbeelden uit het recente verleden laten zien dat dit desastreus is. De luchthaven van Kopenhagen, vijftien jaar geleden in omvang vergelijkbaar met Schiphol, is door de afkalving van het intercontinentale netwerk van SAS gedegradeerd tot een secundaire hub voor Star Alliance. Passagiers met een intercontinentale herkomst of bestemming vliegen nu voornamelijk via Frankfurt. Recenter zijn de voorbeelden van Zürich en Brussel, waar de home carriers Swissair respectievelijk Sabena failliet zijn gegaan. In Brussel heeft dit geleid tot het vrijwel wegvallen van transferverkeer en het intercontinentale netwerk, waardoor het aantal passagiers aanmerkelijk is gedaald en daarmee ook een groot deel van de werkgelegenheid.

Wanneer een dergelijk doemscenario zich op Schiphol zou voltrekken, en de luchthaven afglijdt naar een herkomst/bestemmingsluchthaven, dan zal dit grote consequenties hebben voor de omvang van het netwerk en daarmee, vanwege de sterke afhankelijkheid van Schiphol, voor de regio. De economie zal eerder regionaal dan internationaal georiënteerd zijn, met minder werkgelegenheid en een lagere bijdrage aan het Bruto Nationaal Product. Voor de regio cruciale ontwikkelingen, zoals de Zuidas, zullen in een ander perspectief komen te staan. Gelet op de moordende concurrentie in de wereldwijde luchtvaart kiezen we voor een eenduidige groeistrategie.

### **Doorkijk naar de lange termijn**

De fysieke capaciteit van het huidige banenstelsel van Schiphol biedt in principe voldoende ruimte voor de ontwikkeling van een mainport met circa 600.000 vliegtuigbewegingen. Dit is destijds bij de herziening van de Wet luchtvaart expliciet verondersteld. Om een dergelijke groei op lange termijn niet onmogelijk te maken zijn in het streekplan Noord-Holland-Zuid van de Provincie Noord-Holland nu al ruimtereserveringen gedaan voor extra start- en landingsbanen en een extra terminal. Ook moeten al aanpassingen worden gedaan in het toekomstig te gebruiken luchtruim.

Er is ruimte gereserveerd voor de uitbreiding van de afhandelingcapaciteit voor passagiers en vracht. Het gebied Schiphol Noordwest, tussen de A4 en de om te





leggen A9, is het beste gebied voor het creëren van een tweede terminal. Extra voorzieningen voor vracht kunnen worden geconcentreerd op Schiphol Zuidoost en Zuid, maar ook in het Noordwest areaal.

### **Schiphol gebruiken voor hubfunctie**

Op dit moment wordt de capaciteit van Schiphol zo optimaal mogelijk gebruikt, primair voor het hubverkeer. Niet-hub verkeer kan voor een deel, ofschoon beperkt, worden uitgeplaatst naar regionale luchthavens in Nederland. Dit is vergelijkbaar met wat er elders in Europa ook is gebeurd om groei van het luchtverkeer op te vangen. Voorbeelden zijn de combinaties Londen Heathrow-Gatwick-Stansted, Parijs Charles De Gaulle-Orly, en Frankfurt-Hahn. Schiphol Group voert op dit moment een integrale businesscase uit, waarin de wenselijkheid van en mogelijkheden voor een combinatie van Schiphol en Lelystad wordt onderzocht.

### **Aanpassingen aan de luchtruimstructuur**

In Europa wordt gewerkt aan een Single European Sky. Het doel hiervan is het verhogen van de efficiëntie van de luchtverkeersleiding, het vergroten van de luchtruimcapaciteit en het verbeteren van de veiligheid. Aanpassingen van de luchtruimstructuur, niet belemmerd door landsgrenzen, biedt de mogelijkheid om verkeersstromen van en naar Schiphol te optimaliseren. Daarbij zijn tevens aanpassingen nodig van vertrek- en naderingsprocedures en luchtverkeersroutes.



### Goede samenwerking is een voorwaarde

Naast een sterke concurrentiepositie van Schiphol, Air France-KLM en de regio en de beschikbaarheid van voldoende capaciteit, staat of valt de mainportstrategie bij een goede samenwerking tussen alle belanghebbenden: overheid, luchtvaartsector en regio. Daarbij is een duidelijke rolverdeling aan te geven.

Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland zorgen voor capaciteit benodigd voor groei en een adequate dienstverlening die primair ten dienste staat van de ontwikkeling van het intercontinentale netwerk. Air France-KLM bouwt in SkyTeam op haar beurt het netwerk uit door het aantal bestemmingen en frequenties vanaf Schiphol te vergroten. De overheid draagt primair de verantwoordelijkheid voor omstandigheden waarbinnen de Nederlandse luchtvaartsector concurrerend kan opereren. Daarnaast vragen wij aan de overheid dat zij zich zal inzetten voor versterking van het vestigingsklimaat en verbetering van de leefbaarheid in de omgeving.

Draagvlak van de omgeving voor de mainport Schiphol is van cruciaal belang voor het succes van de mainport. We realiseren ons dat luchtvaart altijd overlast zal veroorzaken in de regio. Luchtvaart biedt echter de regio ook werkgelegenheid en welvaart. In dialoog met de regio willen we open en transparant zijn over de overlast door goede informatievoorziening aan omwonenden. Maar alleen goede informatievoorziening is niet voldoende. We zijn tot het inzicht gekomen dat omwonenden daadwerkelijk invloed moeten kunnen uitoefenen op hun eigen leefklimaat. Omwonenden moeten actief betrokken worden bij het vermijden van hinder in plaats van die machteloos te moeten ondergaan. Wanneer dit niet mogelijk is, moeten zij op een andere manier gecompenseerd kunnen worden. Ons verbetervoorstel in hoofdstuk 4 gaat hier verder op in.

### 3. Het milieustelsel in de praktijk



**Sinds de ingebruikname van de Polderbaan in februari 2003 vliegen we ook binnen de nieuwe grenzen van het huidige milieustelsel. De ervaringen wijzen helaas uit dat het milieustelsel uit de Schipholwet in de praktijk veel slechter uitpakt dan oorspronkelijk verwacht. In dit hoofdstuk geven we aan met welke problemen we ons geconfronteerd zien en welke consequenties die problemen hebben.**

#### **Kenmerken huidig milieustelsel**

De Schipholwet bestaat uit een nieuw hoofdstuk over Schiphol in de Wet luchtvaart en uit twee besluiten waarin de principes van de Wet zijn uitgewerkt: het Luchthavenindelingbesluit en het Luchthavenverkeerbesluit. De bescherming die dit milieustelsel biedt, moet gelijkwaardig zijn aan de bescherming geboden door de PKB. Deze bescherming is getoetst aan het aantal woningen dat blootgesteld wordt aan geluidbelasting: maximaal 10.000 woningen in de 35 Ke-zone en maximaal 10.100 woningen in de nachtcontour. Ook zou het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-contour en het aantal mensen dat gestoord wordt in hun slaap aanzienlijk kleiner moeten zijn dan in 1990.

De Wet luchtvaart bevat de wettelijke grondslag voor het huidige milieustelsel van regels voor het gebruik van de luchthaven en het luchtruim en grenswaarden voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging zodat de regio beschermd wordt tegen de effecten van het vliegverkeer. De regels en grenswaarden zijn gericht op het belasten van zo min mogelijk woningen in de omgeving van Schiphol. Daarnaast wordt een basis gelegd voor informatievoorziening en handhaving. In dit stelsel is de overheid verantwoordelijk voor goede en handhaafbare veiligheids- en milieugrenzen. De sector zou binnen de gestelde grenzen de ruimte krijgen om te groeien wanneer zij investeert in stillere en schonere vliegtuigen en vliegprocedures.

In het Luchthavenverkeerbesluit zijn genoemde grenswaarden en regels nader uitgewerkt. Zo worden grenzen gesteld aan de hoeveelheid geluid (Totaal Volume Geluid), het risico op slachtoffers in de omgeving (Totaal Risico Gewicht), en de uitstoot van vijf luchtverontreinigende stoffen. Het Totaal Volume Geluid is een maat voor de totale hoeveelheid geluid die geproduceerd mag worden en is daarmee gekoppeld aan het aantal vliegtuigbewegingen. Daarnaast zijn er handhavingpunten voor geluid in de omgeving. Deze grenswaarden zijn berekend door over een jaar



de opgetreden geluidbelasting te middelen. Verder zijn in het Luchthavenverkeerbesluit regels gesteld voor het gebruik van de luchthaven en het luchtruim.

### Hoe werkt het huidige milieustelsel?

De grenswaarden in de handhavingspunten werden in 2000 eenmalig berekend met behulp van een door de overheid voorgeschreven rekenmodel en vervolgens vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit. Dit rekenmodel is uitermate ingewikkeld. In dit rekenmodel zijn verschillende gegevens ingevoerd waaronder een voorspelde dienstregeling, ook wel genoemd een verkeersscenario. Dit scenario beschrijft op welke bestemmingen met welk vliegtuigtype gevlogen zal worden en op welk tijdstip van de dag. Tevens moest per vlucht worden voorspeld vanaf welke baan een vliegtuig zal vertrekken of op welke baan dit vliegtuig zal landen en welke bijbehorende route er gevlogen zal worden. Het rekenmodel bevat allerlei theoretische aannames, waaronder de mogelijke weersomstandigheden en de aangenomen spreiding rond de te vliegen routes. De nieuwe vliegprocedures lagen op dat moment nog op de tekentafel. Deze zouden pas na de invoering van het nieuwe stelsel kunnen worden uitgetoetst in de praktijk. Uiteindelijk heeft het voorspelde verkeersscenario samen met de theoretische aannames geleid tot de grenswaarden in de verschillende handhavingspunten en de hoogte van het Totaal Volume Geluid.

Naast grenswaarden zijn ook regels voor baan- en routegebruik vastgelegd door de overheid. In combinatie met de grenswaarden in de handhavingspunten bepalen deze regels de verdeling van het vliegverkeer over de regio. De sector wordt gehandhaafd op de berekende geluidbelasting in de handhavingspunten en het naleven van de regels. De geluidbelasting kan alleen beperkt worden bijgestuurd door te variëren in het gebruik van de banen en routes, voor zover het weer in Nederland dat toelaat. Doordat in de regels is vastgelegd wanneer banen en routes gebruikt mogen worden en hoe naderings- en vertrekprocedures moeten verlopen, zijn de mogelijkheden om te variëren, en daarmee de mogelijkheden om te sturen, zeer gering. Doel- en middelvoorschriften worden in het stelsel door elkaar gebruikt met tot gevolg dat er geen enkele flexibiliteit meer overblijft.

### Onze ervaringen met het milieustelsel

De sector heeft veel geïnvesteerd zodat de regio minder wordt belast: schonere en stillere vliegtuigen, een nieuwe luchthaveninfrastructuur en isolatie van woningen. Het aantal geluidbelaste woningen was dan ook nog nooit zo laag; 5.925 binnen de 35 Ke-contour in 2004. Toch is het aantal klachten over hinder enorm toegenomen. Deze toename kan niet het gevolg zijn van een toegenomen aantal vliegbewegingen, want de omvang van het vliegverkeer is nu pas vergelijkbaar met die van 2001. Omwonenden beleven de hinder blijkbaar totaal anders dan werd aangenomen tijdens het opzetten van het milieustelsel.

### **Grenswaarden gebaseerd op een achterhaalde toekomstvoorspelling: scenariogevoeligheid**

De huidige grenswaarden voor geluid zijn vastgesteld op een in 2000 voorspeld scenario voor het peiljaar 2005. Deze keuze is destijds gemaakt omdat geconcludeerd werd dat het opstellen van een scenario voor het peiljaar 2010, bijna 10 jaar van te voren, onzinnig is. Toen al wisten we dat, gezien de dynamische ontwikkelingen in de luchtvaart, de werkelijkheid er over vijf jaar, laat staan over tien jaar, heel anders uit zal zien dan de voorspellingen uit die tijd. Wie kon 9-11 in de VS, de oorlog in Irak, SARS en een economische recessie voorzien? Niemand wist dat daarom minder zou worden gevlogen, dat de brandstofprijzen extreem zouden stijgen, dat de vlootvernieuwing veel langzamer zou gaan en dat de verdeling over dag en nacht gelet op de markt zo zou afwijken van wat we toen voorspelden.

Ook wisten we toen bijvoorbeeld niet dat wanneer gelijktijdig parallel gestart zou worden vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan, vliegtuigen te dicht bij elkaar zouden kunnen komen. Een aanpassing van de in 2001 gemodelleerde vliegroutes is hiervoor een oplossing, maar is binnen de huidige wetgeving niet mogelijk.

Elke afwijking van de voorspelling leidt tot een verhoogd risico op een overschrijding van grenswaarden voor geluid, maar ook voor de grenswaarden

voor lokale luchtverontreiniging. Het inplannen van minder vliegverkeer is de enige mogelijkheid om die overschrijdingskans te minimaliseren. De voorspellingen van destijds zijn daardoor bepalend voor de huidige groeiruumte van de sector. De 'geluidsruimte' op basis van de voorspelling voor 2005 was goed voor ongeveer 528.000 vliegtuigbewegingen. In de praktijk is er slechts ruimte voor niet meer dan circa 450.000 vliegtuigbewegingen binnen de grenswaarde voor het Totaal Volume Geluid door het verschil tussen voorspelling en werkelijkheid, ook wel scenariogevoeligheid genoemd.

### **Stiller vliegen maar toch minder ruimte**

De systematiek van het Totaal Volume Geluid is gebaseerd op de veronderstelling dat stiller vliegen moet worden beloofd. Betere geluidprestaties vertalen zich in de berekeningswijze van het Totaal Volume Geluid in groeiruumte voor de sector in zijn geheel. In de praktijk blijkt echter dat stillere vliegprocedures vreemd genoeg niet altijd tot groeiruumte leiden. Als bijvoorbeeld genaderd wordt op 3000 ft, dan leidt dit gek genoeg in de berekening van het Totaal Volume Geluid niet tot groeiruumte. Wanneer daarentegen lager wordt gevlogen, wat waarschijnlijk tot meer overlast in de regio leidt, ontstaat juist meer groeiruumte. In dit voorbeeld wordt meer hinder in de regio beloofd terwijl het omgekeerd bereikt zou moeten worden.

## Hinderbeleving omgeving

Het RIVM constateert in de Milieubalans dat ondanks de enorme groei van het vliegverkeer in de afgelopen vijftien jaar de geluidbelasting met de helft verminderd is. Ook voor de toekomst voorspelt het RIVM dat geluidbelasting niet zal toenemen ondanks de groei van het vliegverkeer. Dit komt onder meer door stillere vliegtuigen en betere vliegroutes. Dat het aantal klachten enorm is toegenomen sinds de invoering van het milieustelsel, komt zeker voor een deel door de ingebruikname van de Polderbaan. Een grote groep omwonenden ervaart daardoor voor het eerst hinder en is gaan klagen.

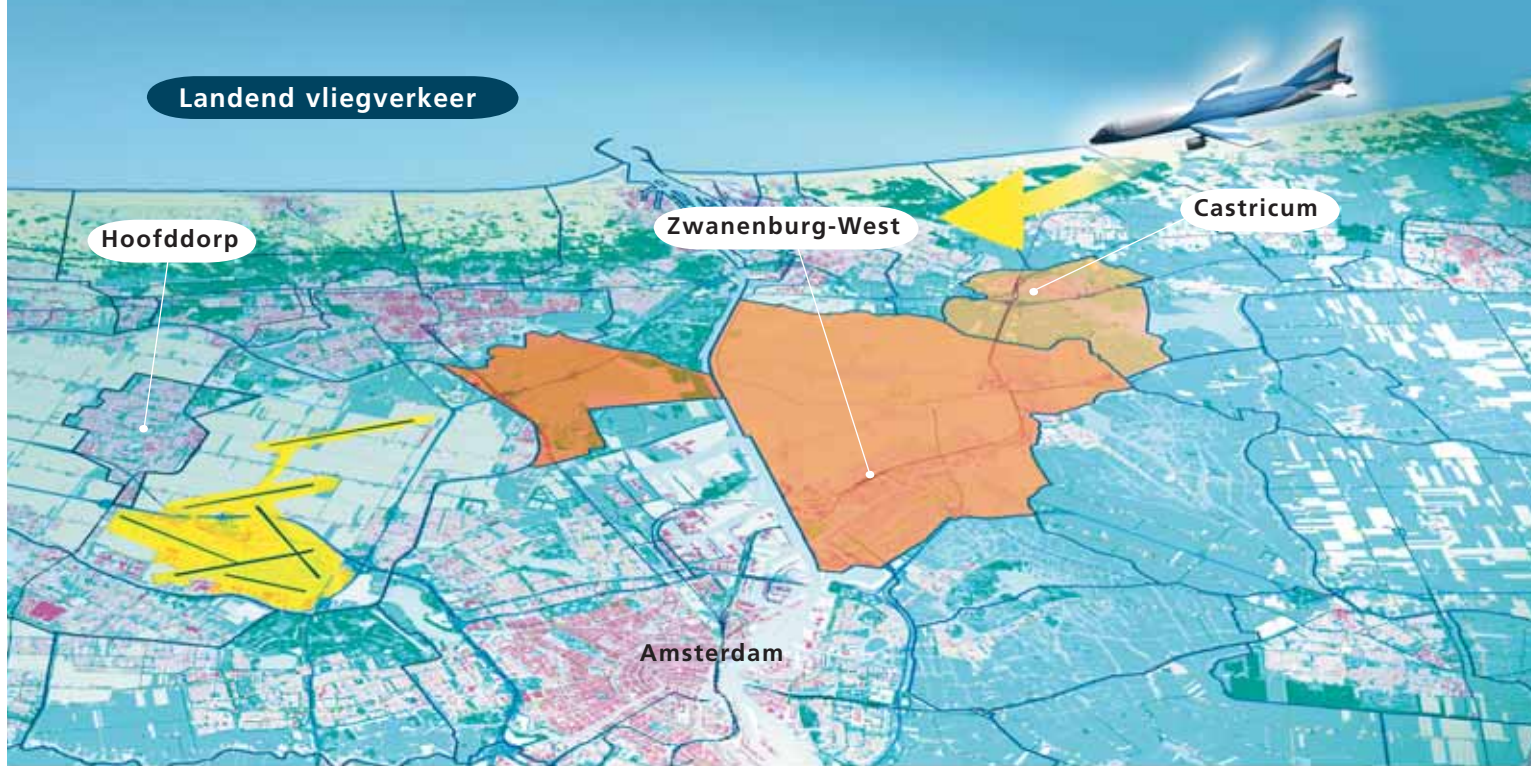
Uit gesprekken met omwonenden blijkt dat zij het gevoel hebben niet voldoende te worden beschermd tegen het geluid van vliegtuigen. Dit komt onder meer, doordat de geluidbelasting wordt uitgesmeerd – weggemiddeld - over een heel jaar. Voor iemand die in een bepaalde periode veel last heeft van overkomend verkeer, terwijl het in de periode daarvoor tamelijk rustig was, is het moeilijk te begrijpen dat dit allemaal is toegestaan. Het lijkt erop alsof de wijze van normeren door middel van een berekend jaargemiddelde niet aansluit bij wat in de regio wordt ervaren. Deze slecht uit te leggen systematiek in combinatie met de geringe mogelijkheden om tot verbeteringen te komen, draagt niet bij tot de vermindering van de hinderbeleving. Samen met de regio zijn we in CROS tot soortgelijke conclusies gekomen.

## Nu geen ruimte voor snelle verbeteringen

De overheid is van mening dat de sector zelf verantwoordelijk is om te opereren en te groeien binnen de gestelde grenswaarden en regels. Hierbinnen moet ook in overleg met CROS worden gekomen tot verbeteringen van de hinderbeleving. De ruimte is echter louter theoretisch en beperkt door de genoemde scenariogevoeligheid en de combinatie van regels en grenswaarden. Twee ervaringen uit de praktijk.

Om niet elke nacht belast te worden heeft Castricum bijvoorbeeld gevraagd de Polderbaan op even dagen te gebruiken voor landend en op oneven dagen voor startend verkeer, omdat zij in de nacht voornamelijk last heeft van landend verkeer. Hoe vaak de Polderbaan gebruikt mag worden is echter gebaseerd op het in 2000 voorspelde scenario en vastgelegd in de hoogte van de grenswaarden in de handhavingspunten. Het afwisselend gebruiken van de Polderbaan en de Kaagbaan voor starts was destijds niet voorspeld en kan daarom nu niet worden uitgevoerd zonder dat de vastgestelde grenswaarden worden overschreden.

Het probleem bij parallel starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan is ook illustratief. Onder bepaalde omstandigheden zouden vliegtuigen tijdens het parallel starten te dicht bij elkaar kunnen komen. Daarom koos Luchtverkeersleiding Nederland voor een beheersmaatregel: startend verkeer vanaf de Zwanenburgbaan krijgt een koerscorrectie naar het



oosten. Doordat deze koerscorrectie niet overeenkomt met de voorspelde routes destijds, leidt dit tot een andere belasting van de handhavingpunten. Hierdoor neemt de kans op een overschrijding toe. Deze beheersmaatregel biedt daarom geen structurele oplossing, ofschoon de inwoners van Zwanenburg de koerscorrectie als een verbetering ervaren.

### Betere benutting van de milieucapaciteit in het huidige stelsel

Uit alle ervaringen concluderen we dat ondanks onze investeringen het huidige banenstelsel in de praktijk niet meer groeiruimte biedt dan het banenstelsel zonder de Polderbaan. Ook concluderen we dat we niet tegemoet kunnen komen aan het verminderen van de hinderbeleving van omwonenden, wat ten koste gaat van het draagvlak voor Schiphol in de regio. Dit kan nooit de bedoeling zijn geweest van de wetgeving. Aanpassingen van de wet zijn dus nodig. Volgens de overheid zijn deze aanpassingen, gelet op de nodige procedures, op zijn vroegst in 2008 gerealiseerd. Deze tijd zullen we moeten overbruggen met het huidige stelsel.

Zoals eerder aangegeven bestaat er een verschil tussen het scenario dat we in 2000 moesten voorspellen en de kennis van nu. In de praktijk leidt dit er toe dat er thans nog maar ruimte is voor circa 450.000 vliegtuigbewegingen. Echter, de verwachting is dat de markt in 2008 behoefte heeft aan circa 500.000 vliegtuigbewe-

gingen. Binnen het huidige stelsel bestaat er ruimte, die we nu niet kunnen gebruiken. Deze ruimte willen we gaan benutten. De sector zal op korte termijn apart met een voorstel hiervoor komen, waarbij de (voorspelde) dienstregeling voor 2008 uitgangspunt zal zijn. Een milieueffectrapportage zal worden opgesteld op basis waarvan de grenswaarden in de handhavingpunten moeten worden aangepast zonder dat de gelijkwaardigheidsgrenzen worden overschreden. Uiteraard zullen we ons selectiviteitbeleid verder aanscherpen om de ruimte voor groei zo optimaal mogelijk in te vullen.

Een betere benutting van de capaciteit leidt helaas niet tot verbeteringen in het bestaande stelsel. Er is nog steeds geen ruimte om in overleg met de regio tot verbeteringen te komen. De geluidbelasting wordt nog steeds berekend, het milieustelsel is nog steeds moeilijk uit te leggen en er kan niets worden gedaan met de beleefde hinder in de regio. We pleiten er dan ook voor om zinvolle verbetervoorstellen vooruitlopend op 2008 in een zogenaamde proefperiode in de praktijk met de regio te mogen uitproberen.



## 4. Voorstel voor verbeteringen



**We hebben last van ons verleden. Terwijl de overheid de dubbeldoelstelling lanceerde, er een gedoogbeleid is gevoerd, de Polderbaan als milieubaan is verkocht, en de invoerfout in de media werd afgeschilderd als een doelbewust misleiden, nam de geloofwaardigheid van Schiphol af. Het is moeilijk uit te leggen dat groei mogelijk is zonder meer hinder voor alle gebieden in de omgeving. Ofschoon Amsterdam en Amstelveen erop vooruit zijn gegaan, zijn er andere gebieden waarvan de inwoners erop achteruit zijn gegaan. Denk aan Castricum, Aalsmeer en Uithoorn. Heldere informatie en een heldere boodschap zijn mede nodig om de geloofwaardigheid weer op te bouwen. Versterking van vertrouwen is nodig voor het bereiken van verbeteringen.**

De evaluatie moet dan ook uiteindelijk leiden tot een nieuw stelsel waardoor mainportontwikkeling mogelijk blijft en daadwerkelijk samen met de regio gewerkt kan worden aan beperking van hinder. Gezien de problemen met het stelsel is het plakken van pleisters op onderdelen onvoldoende voor een goed resultaat.

### **Niet alleen op de wereld!**

Schiphol is niet alleen in Nederland, maar bevindt zich in een regio die veranderd is in de laatste jaren. Als sector willen we mee in die verandering. De vraag is alleen hoe?

We hebben daarom onderzoek gedaan naar milieuregels die gelden voor de andere grote Europese luchthavens. Hieruit hebben we geconcludeerd dat de milieuregels voor deze andere mainports een aantal elementen gemeenschappelijk hebben. De milieuregels voor Schiphol zijn echter uniek en onnodig complex. Een dergelijke uitzonderingspositie is slecht voor het concurrerend vermogen van de mainport.

De bruikbare ervaringen elders kunnen bovendien bijdragen tot verbeteringen aan ons eigen milieustelsel. "Het wiel niet zelf opnieuw uitvinden!" is ook iets wat in dit kader geldt. Uiteraard houden we





daarbij wel rekening met de specifieke situatie in Nederland.

## Randvoorwaarden voor een verbeterd milieustelsel

Een verbeterd milieustelsel zal moeten voldoen aan een aantal randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zijn nodig om de groeiende marktvraag op Schiphol te kunnen accommoderen en om alles te kunnen doen wat mogelijk is om de overlast in de regio te beperken.

### *Rekening houden met internationaal speelveld:*

Het internationale karakter van de luchtvaart vraagt ook om een internationale benadering van milieuregels. Schiphol en Air France-KLM functioneren in een internationaal speelveld en om mee te kunnen blijven doen zal de mainport moeten kunnen concurreren met andere Europese luchthavens. Hieronder wordt verstaan:

1. Schiphol moet met het huidige banenstelsel door kunnen groeien naar 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar met een piekcapaciteit van 120 bewegingen per uur en een zeer hoge betrouwbaarheid daarvan.
2. Milieunormen dienen in lijn te zijn met internationale regelingen en ontwikkelingen.
3. Operationele procedures dienen in lijn te zijn met internationale standards. Eisen aan technologische innovatie dienen internationaal implementeerbaar te zijn.



*Heldere taakverdeling:* De sector neemt de verantwoordelijkheid als goede buur zoveel mogelijk maatregelen te nemen om de hinder in de omgeving te beperken. De regio is mede verantwoordelijk voor de leefkwaliteit en de ontwikkeling van het gebied voor de mainportfunctie. Het rijk moet wettelijke kaders creëren waarbinnen de sector en de regio daadwerkelijk hun verantwoordelijkheden kunnen nemen. Er zal een duidelijke keuze moeten worden gemaakt: Schiphol moet kunnen groeien en zal overlast in de regio veroorzaken. Deze overlast zal met alle mogelijke middelen moeten worden beperkt. De huidige manier waarop invulling is gegeven aan de bescherming van de omgeving via het gelijkwaardigheidsbeginsel, leidt niet tot tevredenheid van zowel regio als sector. De sector wil hier graag samen met de regio een andere invulling aan geven. De wetgever zal de ruimte hiervoor moeten bieden.

Daarnaast moet er een duidelijke integrale visie zijn op de ruimtelijke economische ontwikkeling van de Noordvleugel van de Randstad waaraan verschillende overheden zijn gebonden. Onder een heldere taakverdeling verstaan we:

4. Mainportontwikkeling is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de rijksoverheid, de regio en de luchtvaartsector.

5. Verantwoordelijkheidsverdeling op getrapte wijze: internationaal, nationaal, en nu ook regionaal met voldoende speelruimte voor sector en omgeving.

*Aansluiten bij de hinderbeleving:* Een belangrijk uitgangspunt van het huidige beleid, maar dan ook daadwerkelijk ingevuld door rekening te houden met de subjectieve kant van hinder. Hieronder wordt verstaan:

6. Ruimte voor gebiedsgericht beleid voor hindermaatregelen.
7. Een strikte, maar eenvoudige en uitlegbare handhaving.

*Het stelsel moet duurzaam zijn:* Een systeem lijkt niet consistent wanneer regelmatig grondige wijzigingen nodig zijn om de groei van de luchtvaart te kunnen accommoderen. Het stelsel moet in die zin duurzaam zijn. Dit betekent:

8. Geen normen op basis van toekomstvoorspellingen, maar een planningshorizon van drie tot vijf jaar voor evaluatie en eventuele bijstelling.
9. Hinderbeperkende maatregelen worden in de praktijk eerst op hun uitvoerbaarheid uitgetoetst en pas geïmplementeerd wanneer regio en sector dat wenselijk vinden.



## Vier pijlers voor een verbeterd milieustelsel

Langs de genoemde randvoorwaarden stelt de sector vier pijlers voor, voor verbetering van het milieustelsel. Op basis van deze pijlers bestaan er vervolgens vele mogelijkheden voor verdere invulling van het milieustelsel in overleg met de regio en het Rijk.

### Eerste pijler:

#### Afspraken met de omgeving

We willen graag controleerbare afspraken maken met de regio over het gebruik van banen en routes en over compenserende maatregelen om de hinder effectief te beperken. Route- en baangebruik zijn in het huidige milieustelsel door de rijksoverheid in het Luchthavenverkeerbesluit vastgelegd. Aanpassingen zijn nu, na overleg tussen sector en regio, alleen mogelijk als ook het Luchthavenverkeerbesluit wordt aangepast, wat ongeveer anderhalf jaar kost. De sector en regio moeten onderling afspraken kunnen maken over route- en baangebruik.

Uit discussies in CROS blijkt dat de regio behoefte heeft aan mogelijkheden om de rust in de omgeving te spreiden, vooral in de zomerperiode. Spreiden van rust is mogelijk door het gebruik van banen en routes meer af te wisselen. Wanneer bijvoorbeeld vanuit het

noorden geland wordt op de Polderbaan en gestart wordt vanaf de Kaagbaan, is dat gunstig voor Hoofddorp, Zwanenburg-West, Spaarndam, Velsen-Zuid en Velsersbroek. Tegelijkertijd is dit nadelig voor Castricum, Uitgeest, Limmen en Uithoorn. Het omgekeerde geldt wanneer naar het noorden wordt gestart vanaf de Polderbaan en vanuit het zuiden wordt geland op de Kaagbaan. Uit dit voorbeeld blijkt dat in overleg met de regio de banen zodanig kunnen worden gebruikt dat de hinder eerlijker wordt verdeeld over de regio.

Ook blijkt uit gesprekken met omwonenden dat in elk gebied en door elk individu hinder anders wordt ervaren. Daarom zijn er verschillende maatregelen denkbaar om hinder effectief te beperken. Zo kan in het ene gebied een verhuisregeling de oplossing zijn, terwijl in het andere gebied periodes van rust gecreëerd kunnen worden door te variëren in het gebruik van de banen.

Met een zogenaamde 'menukaart' kunnen we in overleg met de regio verschillende vormen van compensatie voor hinder aanbieden. Hierbij kan worden gedacht aan geluidisolatie, een verhuisregeling, een aankoopregeling, een collectieve vorm van compensatie, bijvoorbeeld door vermindering van de OZB. Graag bespreken we met de regio de invulling en uitwerking van een dergelijke menukaart.

## **Tweede pijler:**

### **Aanpak van hinder bij de bron: innovatief bronbeleid**

Hoe stil, hoe veilig, en hoe schoon een vliegtuig is, wordt bepaald door internationale regelgeving. Deze regelgeving geldt voor alle vliegtuigen op de hele wereld. Effectief beleid moet daarom niet zijn gericht op de effecten van het vliegverkeer, zoals dat nu gebeurt middels een Totaal Volume Geluid, Totaal Risico Gewicht, en emissiegrenswaarden, maar moet vooral gericht zijn op de bron. Op internationaal gebied werken verschillende partijen aan innovatieve verbeteringen zodat stiller, veiliger en schoner gevlogen kan worden. De sector doet mee in deze onderzoeken. Zo doen Luchtverkeersleiding Nederland en Boeing samen onderzoek naar stillere naderingsprocedures waarbij de capaciteit, die nodig is voor de mainport, behouden blijft. We willen graag met de regio overleggen over de onderzoeken, die kunnen bijdragen tot een verbetering van de hinderbeleving. Ook willen we met de regio in de praktijk uitproberen of de uitkomst van deze onderzoeken daadwerkelijk tot verbeteringen leidt. Een snelle toepassing van innovaties kan tegelijkertijd een concurrentievoordeel opleveren.

## **Derde pijler:**

### **Introductie van meetpunten**

De sector begrijpt dat maatregelen ter beheersing van vliegtuiggeluid in de Nederlandse situatie verder



kunnen gaan dan wat er op internationaal gebied geregeld is. De introductie van geluidmeetpunten zien we als een belangrijke verbetering van de handhaving van geluidsnormen. Door het geluid van ieder vliegtuig te meten zijn we niet meer afhankelijk van een berekende geluidbelasting. Die valt in werkelijkheid per definitie lager uit dan gemeten geluid en sluit bovendien niet aan bij de beleving van omwonenden. Immers, de huidige handhavingpunten suggereren meer bescherming dan ze daadwerkelijk bieden. Daarom willen we nu eindelijk geluid gaan meten. We stellen voor meetpunten aan de kop van de baan te installeren zodat direct kan worden geregistreerd of een vliegtuig een van te voren vastgestelde hoeveelheid geluid overschrijdt. Dit kan worden gekoppeld aan een boete of heffing, die ten gunste komt aan de regio. Deze systematiek sluit aan bij het principe 'de vervuiler betaalt'. De milieuprestaties van iedere



luchtvaartmaatschappij worden inzichtelijk en dus wordt ook duidelijk wie de overlast veroorzaakt.

### **Ervaringen met geluidmetingen elders**

Interessante voorbeelden van soortgelijke meet-systemen, die bovendien hun waarde in de praktijk reeds hebben bewezen, zijn te vinden op Frankfurt, Londen Heathrow, Kopenhagen, Sydney en New York. Niet al deze luchthavens gebruiken de geluidmetingen voor handhaving. Waar dat wel het geval is, is het uitgangspunt dat de regio beschermd moet worden tegen een maximum geluidniveau per vlucht. De goede ervaringen daar onderschrijven de haalbaarheid van de introductie van meetpunten.

De wijze waarop de geluidsnormen voor Schiphol worden gehandhaafd is uniek en het meest complex ter wereld. Geen enkele internationale luchthaven wordt gecontroleerd met behulp van zowel een Totaal Volume Geluid als handhavingpunten en regels voor baan- en routegebruik. Een combinatie als deze is uitzonderlijk streng. Let wel, we hebben niets tegen het stellen van normen, mits de normen transparant zijn en we ons ernaar kunnen richten. Tegelijkertijd moeten normen Schiphol niet benadelen in haar concurrentiepositie. In de regel wordt elders een beperkt aantal meetpunten gebruikt voor zowel informatievoorziening als voor handhaving. Dit wordt in andere landen als eenvoudig en transparant ervaren. In overleg met de overheid willen we graag verdere invulling geven aan een nieuwe handhavingssystema-

tiek, waarbij meetpunten geïntroduceerd worden in plaats van de huidige handhavingpunten. In overleg met de regio over baan- en routegebruik kan bepaald worden hoeveel vliegtuigbewegingen er over een bepaald gebied geleid mogen worden.

### **Vierde pijler:**

#### **Adequate informatievoorziening op maat**

Bijkomend voordeel van meetpunten, in tegenstelling tot de huidige handhavingpunten, is dat zij zich goed lenen voor het geven van directe informatie. De informatie over het geproduceerde geluid en een eventuele overschrijding is direct zichtbaar voor omwonenden en kan een belangrijke bijdrage leveren aan de subjectieve hinderbeleving. Voor iedereen is zichtbaar waar en wanneer er sprake is van een overschrijding van de afgesproken normen.

Uit gesprekken met omwonenden en uit CROS blijkt dat de omgeving van Schiphol veel behoefte heeft aan feitelijke informatie over vliegtuiggeluid. Schiphol Group is daarom gestart met NOMOS online, het nieuwe onderdeel van de website [www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl). In één oogopslag kan de bezoeker van de site zien hoe het met het vliegtuiggeluid in zijn omgeving is gesteld. NOMOS is het monitoringsysteem waarmee Schiphol sinds 1994 geluid meet. Het tonen van meetgegevens en baangebruik in deze vorm via Internet is vrijwel uniek in de wereld. Op het scherm verschijnt een kaart van de regio, waarop alle meetposten staan aange-

geven. Van elke meetpost is 24 uur per dag te zien of hij in werking is en de hoeveelheid geluid die op dat moment wordt gemeten. Op de site is ook te zien welke start- en landingsbanen op dat moment in gebruik zijn. Ook is er achtergrondinformatie te vinden over meten van vliegtuiggeluid en de locaties van meetposten.

Momenteel werkt Luchtverkeersleiding Nederland aan een website waarop het actuele en verwachte baan- en routegebruik door een ieder bekeken kan worden.

Naast het geven van heldere informatie willen we voortaan ook zelf ingediende klachten afhandelen. Een eigen klachtenafhandeling hebben we nodig om ons contact met klagers te verbeteren. Hierdoor zullen we beter in staat zijn te begrijpen welke problemen precies spelen in de regio. Doordat we bijvoorbeeld ook zelf klachten van passagiers afhandelen, hebben we al enige ervaring met klachtenafhandeling. Graag overleggen we met de regio of deze wijze van afhandeling ook tegemoet komt aan de wensen van omwonenden.

Op deze wijze willen we een goed werkend klachten- en informatiesysteem opzetten en ontwikkelen tot een systeem dat volledig tegemoet komt aan de informatiebehoefte van de omgeving.

## Hoe nu verder?

We zijn nog niet klaar! Voor u ligt geen uitgewerkt totaal nieuw milieustelsel. Dat is immers de primaire taak van de overheid. We willen hiermee een eerste aanzet doen richting omgeving en overheid. Of een verbetering ècht een verbetering is, kan alleen worden bepaald door alle betrokken partijen. Daarom willen wij actief samen met de regio werken aan verbeteringen en het milieustelsel verder uitwerken. De door ons genoemde voorstellen kunnen hiervoor de basis bieden.

Met overleg alleen komen we er echter niet. Daarom onderschrijven wij – net zoals CROS – het belang van een proefperiode, waarin we samen nieuwe oplossingen en andere innovaties, uitproberen in de praktijk alvorens tot definitieve invoering over wordt gegaan.

Het succes van de verdere invulling van het stelsel en de proefperiode is afhankelijk van de opstelling van onszelf, van een daartoe goed ingerichte regio, en van een overheid die hiervoor de nodige ruimte geeft. Hiervoor is het van belang dat er een partij bestaat, die namens de regio de regie kan voeren en in overleg met ons tot concrete afspraken en resultaten kan komen. We moeten weten met 'wie' we regionaal kunnen overleggen over zowel de economische ontwikkeling als de leefbaarheid.

Laten we verder samen werken aan de toekomst van Schiphol en de regio!

Deelrapport 1: De mainport  
Deelrapport 2: Het milieustelsel

Werken aan de toekomst

# van Schiphol en de regio



Een gezamenlijke uitgave van Schiphol Group, KLM  
en Luchtverkeersleiding Nederland

# Inhoudsopgave Deelrapport 1

<b>1. Waarom een gezamenlijke mainportstrategie?</b>	<b>6</b>	<b>4. Strategie om continuïteit Mainport zeker te stellen</b>	<b>26</b>
<b>2. Mainport – Begrip en Belang</b>	<b>9</b>	4.1 Strategie Air France-KLM	27
2.1. “Connecting cities”: het netwerk voor passagiers en vracht	9	4.2 Strategie Schiphol Group	27
2.2. Essentieel voor mainport: een hubcarrier en transferverkeer	10	4.3 Gezamenlijke mainportstrategie	28
2.3 Economisch belang van Schiphol	12	4.3.1 Prioriteit mainportnetwerk	28
		4.3.2 Selectiviteit	29
<b>3. De toekomst van de Mainport</b>	<b>15</b>	4.4 Herindeling luchtruim	31
3.1 Ontwikkeling en consolidatie in de luchtvaart	15	4.5 Versterking catchment area	31
3.1.1 Passagiersmarkt	15	4.6 Versterken internationale knooppunt functie regio	32
3.1.2 Vrachtmarkt	18	4.7 Duidelijke keuze voor primaire hub	33
3.1.3 Consolidatie in de luchtvaart: drie wereldwijde allianties	19		
3.2 De concurrentiepositie ten opzichte van de andere mainports	21	<b>5. Doorkijk naar de lange termijn</b>	<b>35</b>
3.3 Groei- en expansiemogelijkheden op Schiphol	23	5.1 Lange termijn ontwikkeling op Schiphol	35
3.4 Concurrentiepositie van de regio	24	5.2 Regionale luchthavens	38
		<b>6. Wat moet er gebeuren</b>	<b>40</b>
		6.1 Commitment van alle partijen noodzakelijk	40
		6.2 Voldoende ruimtelijke capaciteit	41
		6.3 Voldoende milieucapaciteit	41
		6.4 Level Playing Field	42
		6.5 Uitvoering van beleid: sterke regie op regionale ontwikkeling	42
		6.6 Concrete actie	43

# Inhoudsopgave Deelrapport 2

<b>1. Inleiding</b>	<b>46</b>	4.4.2 Jaarcapaciteit binnen grenswaarden voor geluid	74
<b>2. Van PKB naar Wet luchtvaart</b>	<b>47</b>	4.4.3 Gevoeligheidsanalyse	77
2.1 Een korte terugblik	47	4.5 De belemmeringen en inefficiëntie van de regels	78
2.2 Toetsingscriteria Tnl-nota	48	4.6 Geen flexibiliteit	81
2.3 Kenmerken Schipholwet	49	4.7 Ervaringen met de zorgplicht	84
2.4 Zienswijzen sector in 2002	51	4.8 Hinderbeleving in de omgeving	85
<b>3. Het huidige milieustelsel</b>	<b>54</b>	4.9 Ervaringen in CROS	86
3.1 Welke grenswaarden gelden er?	54	4.10 De 'paradox' van de mainport	89
3.2 Hoe zijn de grenswaarden bepaald?	57	<b>5. Een betere benutting van de capaciteit in het huidige milieustelsel</b>	<b>92</b>
3.3. Welke regels gelden er?	61	5.1 Betere benutting capaciteit door te actualiseren	93
3.4 Hoe moeten de regels in combinatie met de grenswaarden werken?	62	5.2 Betere benutting capaciteit door selectiviteitbeleid aan te scherpen	94
<b>4. Ervaringen met het milieustelsel</b>	<b>64</b>	5.3 Conclusies: in hoeverre kan de milieucapaciteit beter worden benut?	97
4.1 Het stelsel getoetst aan de toetsingscriteria uit de Tnl-nota	64	<b>6. Voorstel voor verbeteringen</b>	<b>99</b>
4.2 Scenariogevoeligheid	66	6.1 Randvoorwaarden voor een verbeterd milieustelsel	100
4.3 Opeenstapeling van regels en grenswaarden	69	6.2 Eerste pijler: Afspraken met de omgeving	103
4.4 Het huidige Totaal Volume Geluid leidt tot een knelpunt	71	6.3 Tweede pijler: Aanpak van hinder bij de bron: innovatief bronbeleid	111
4.4.1 Historisch overzicht capaciteitsontwikkeling	73		



6.3.1	Internationale regelgeving	112
6.3.2	'Best practices' op basis van een benchmark van Europese luchthavens	112
6.3.3	Beleid voor externe veiligheid en luchtverontreiniging gericht op de bron	114
6.3.4	Innovatieve technologische ontwikkelingen in overleg met de regio	119
6.4	Derde pijler: introductie van meetpunten	123
6.5	Vierde pijler: adequate informatievoorziening	126
6.6	Hoe nu verder?	130

#### **Bijlage 1**

Zienswijzen Schiphol Group, KLM, en Luchtverkeersleiding Nederland op ontwerp-uitvoeringsbesluiten het milieu effectrapport Schiphol 2003

#### **Bijlage 2**

Voorbeelden en consequenties van scenariogevoeligheid

#### **Bijlage 3**

Bestaande Internationale Regelgeving ten aanzien van geluid, externe veiligheid, en emissies van luchtverontreiniging

#### **Bijlage 4**

Benchmark milieuregelgeving Europese luchthavens

#### **Bijlage 5**

Overzichtstabel internationale regelgeving veiligheid

#### **Bijlage 6**

Beperkingen TRG systematiek



# Deelrapport – 1

## Connecting Cities

### Een sterke mainport

### Voor een concurrerend Nederland

# 1. Waarom een **gezamenlijke** mainportstrategie?

## Niet zo maar een luchthaven maar een mainport

Schiphol is samen met de omliggende regio uitgegroeid tot één van de vier Europese mainports: een hoogwaardig intermodaal knooppunt dat Nederland via een wereldwijd netwerk verbindt met de belangrijke economische centra in de wereld. Hierdoor is Nederland aantrekkelijk als internationale vestigingsplaats en neemt Amsterdam een twaalfde plaats in op de ranglijst van belangrijkste wereldsteden. Zowel de bedrijven op Schiphol zelf als die in de omgeving maken de mainport tot de belangrijkste bron en motor van werkgelegenheid in de Randstad. De mainport Schiphol is daarom iets waar Nederland trots en zuinig op moet zijn.

Het behoud van de mainportpositie is voor Nederland van essentieel belang en wordt door het kabinet onderschreven in de Nota Mobiliteit (2004), de Nota Ruimte (2004) en Pieken in de Delta (2004). In de metropolitane strategie van de Noordvleugel Randstad speelt de verdere ontwikkeling van de mainport een belangrijke rol bij het verbeteren van de verslechterende concurrentiepositie van de Randstad. Versterking van de mainportpositie is ook de inzet van de luchtvaartcombinatie Air France-KLM en haar part-

ners in de Sky Team alliantie. In de versterking van haar concurrentiepositie geeft Schiphol dan ook het primaat aan de hub carrier KLM die voor een belangrijk deel zorgt voor de verdere ontwikkeling van het Europese en intercontinentale netwerk op Schiphol. Om deze strategie te kunnen realiseren en mainport te blijven moet Schiphol kunnen groeien. Er is in Europa slechts plaats voor een beperkt aantal mainports en stilstand zou leiden tot het verlies van de mainportpositie, met alle negatieve gevolgen voor het netwerk, de economie en de werkgelegenheid van dien.

## Mainportpositie Schiphol is niet vanzelfsprekend

Behoud van de mainport positie is niet vanzelfsprekend. Het perspectief voor Schiphol om zich als mainport blijvend te positioneren wordt bepaald door de volgende factoren:

- **Consolidatie van de luchtvaartmarkt.** De markt zal door verdere liberalisatie gedomineerd worden door drie wereldwijde allianties: SkyTeam, Star Alliance en oneworld. Deze allianties zullen hun verkeer via een beperkt aantal hubs dirigeren. Het is voor de mainport Schiphol essentieel aansluiting te houden bij één van de allianties. Door de fusie van

Air France-KLM en toetreding tot SkyTeam heeft Schiphol hiervoor sterke papieren.

- **De concurrentiepositie in vergelijking tot de andere mainports.** Zowel op het gebied van capaciteit en kwaliteit. De concurrenten Londen, Parijs en Frankfurt werken hard aan verbeteringen en uitbreiding van capaciteit. Daarnaast komen ook Madrid, en met name München sterk op. Zij kunnen een geduchte concurrent van Schiphol worden.
- **De groeimogelijkheden op Schiphol.** De wereldwijde vraag naar vervoer blijft stijgen en mede dankzij de aansluiting bij één van de drie wereldallianties, ook het marktpotentieel van Schiphol. Om aan die vraag te kunnen voldoen is er echter voldoende capaciteit nodig, zowel op milieugebied als op langere termijn op het gebied van fysieke capaciteit.
- **Het realiseren van de dubbeldoelstelling van het milieunormenstelsel.** De dubbeldoelstelling beoogde zowel het leefmilieu van de omgeving te verbeteren als de groei tot zo'n 600.000 vliegtuigbewegingen mogelijk te maken. Die groei zou bereikt kunnen worden door investeringen van de sector in milieuentlastende maatregelen. Ondanks aanzienlijke investeringen van de sector (meer dan 4 miljard Euro in de afgelopen jaren), die geleid hebben tot een aantoonbaar lagere milieubelasting, is de

milieucapaciteit van Schiphol niet hoger dan voor de komst van de Polderbaan. Groei is hierdoor niet mogelijk, ondanks dat de sector ruimschoots aan haar verplichtingen heeft voldaan.

- **De concurrentiepositie van de regio.** Amsterdam behoort nog tot de top 15 van belangrijkste wereldsteden, maar deze positie is de afgelopen jaren wel verslechterd. Er moet voor gewaakt worden niet in een negatieve spiraal terecht te komen. Behoud van de mainportpositie en een sterke interactie met de regionale economie zijn belangrijke schakels voor het versterken van de concurrentiepositie van de regio.
- **Verminderen hinderbeleving.** Ondanks dat de geluidbelasting feitelijk zo'n 50% lager ligt dan in 1990, is het aantal klachten exponentieel gestegen van ruim 55.000 per jaar in 1990 tot 714.000 in 2004. Het aantal klagers steeg in deze periode van 3.700 naar 10.750. De investeringen en de aantoonbare lagere belasting van de omgeving hebben er niet toe geleid dat de hinderbeleving is afgenomen.

## Daarom nu een gezamenlijke mainportstrategie

Om de noodzakelijke groei te kunnen realiseren en behoud van de mainportpositie zeker te stellen is samenwerking van sector, regionale en centrale overheden essentieel. Iedere partij heeft in die samenwer-

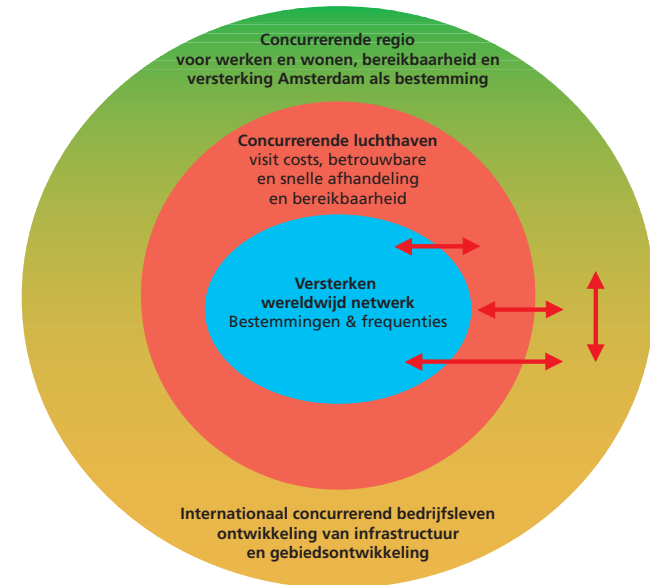
king haar eigen rol voor het verkrijgen van aansluiting bij de markt, van benodigde capaciteit en van draagvlak voor groei.

Een concurrerende mainport vereist een samenhangend beleidsprogramma met concrete maatregelen die al op korte termijn succesvol zullen moeten zijn. Hiervoor wil de Nederlandse luchtvaartsector (KLM, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Schiphol Group) in de voorliggende notitie een basis leggen. We geven het belang en de richting aan van de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol en gaan in op recente ontwikkelingen in de luchtvaart en op de strategie om daarop in te spelen. Wij willen daarmee anticiperen op het mainportbeleid van de overheid en aangeven welke maatregelen er moeten worden getroffen om de mainportontwikkeling voor de toekomst veilig te stellen.

## 2. Mainport – Begrip en Belang

De mainport Schiphol is meer dan alleen een luchthaven met een hub carrier en een wereldwijd netwerk. De mainport Schiphol functioneert als een geheel van elkaar versterkende bedrijven en activiteiten die er samen voor zorgen dat luchthaven en regio een internationaal knooppunt vormen van stromen van mensen, goederen, geld en informatie.

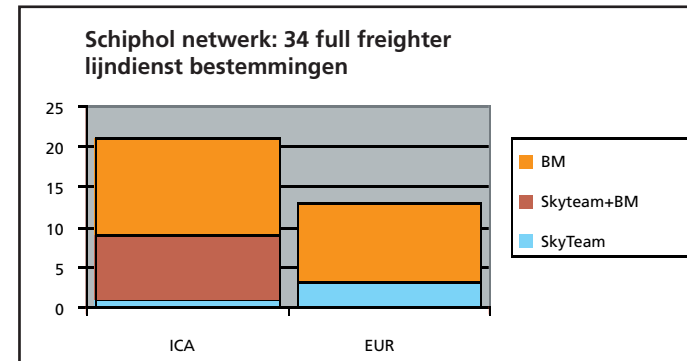
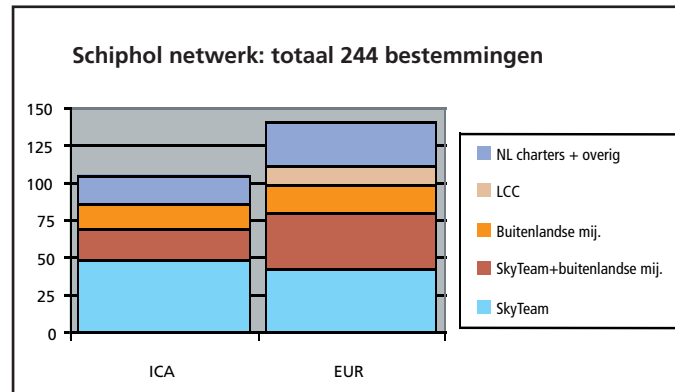
Via Schiphol zijn Nederland, de Randstad en Amsterdam verbonden met Europa en met de rest van de wereld. Tot de bestemmingen behoren belangrijke economische regio's, politiek-bestuurlijke centra en omvangrijke passagiers- en vrachtmarkten. Kern van de mainport is een kwalitatief hoogwaardig netwerk van directe Europese en intercontinentale luchtverbindingen voor passagiers, bagage en vracht. In luchtvaarttermen is Schiphol een 'primaire hub': een draaischijf en thuishaven voor Air France/KLM en haar partners in de SkyTeam alliantie, die vanaf de hub frequente wereldwijde luchtverbindingen aanbiedt. Daardoor is de hub verbonden met de belangrijkste economische centra in de wereld.



2.1 Mainport is netwerk luchthaven en regio

### 2.1 “Connecting cities”: het netwerk voor passagiers en vracht

Het wereldwijde netwerk van bestemmingen is essentieel voor de mainport Schiphol. De kwaliteit en omvang van het netwerk bepalen de concurrentiepositie. Reizigers kunnen bijna 250 bestemmingen over de hele wereld direct vanaf Schiphol bereiken. Hiervan liggen er 140 in Europa. Ruim 80 luchtvaartmaatschappijen verzorgen de vluchten.



## 2.2 Network Schiphol voor passagiers en vracht (lijndienstbestemmingen 2004)

Het vrachtnetwerk kan niet los gezien worden van het intercontinentale passagiersnetwerk. Bijna de helft van de vracht wordt namelijk aan- en afgevoerd via de hub Schiphol in het ruim van passagiersvliegtuigen en in de zogenaamde combi's (deels passagiers en deels vracht). De vrachthub op Schiphol profiteert op deze manier van het uitgebreide netwerk voor passagiers. Omgekeerd zou een aantal bestemmingen in het netwerk voor passagiers niet zo uitgebreid en rendabel te exploiteren zijn zonder het aanvullende vrachtvervoer op deze lijndiensten. Vracht- en passagiersvervoer zijn daarom onlosmakelijk met elkaar verbonden.

### 2.2 Essentieel voor mainport: een hubcarrier en transferverkeer

Het netwerk van de mainport wordt voor het overgrote deel bepaald door de luchtvaartcombinatie Air France-KLM en haar partners in de wereldwijde SkyTeam alli-

antie. Als onderdeel van de dual-hub strategie van Air France-KLM vervult Schiphol de rol van primaire hub. Het netwerk is geen losstaande verzameling van bestemmingen en frequenties, maar een zorgvuldig afgestemd systeem van doorverbindingen, het hub-and-spoke concept. Dit is gebaseerd op een zo goed mogelijke combinatie van transferverkeer en herkomst/bestemmingsverkeer<sup>1)</sup>. Het hub-and-spoke systeem is het meest efficiënte systeem om zoveel mogelijk verbindingen te kunnen aanbieden tussen twee willekeurige punten in de wereld. "Connectivity" oftewel de kwaliteit van de doorverbindingen is essentieel voor het succes van het hub-and-spoke concept. De kwaliteit van de doorverbindingen wordt bepaald door de combinatie van korte en betrouwbare overstaptijd en een groot aantal en frequente doorverbindingen voor passagiers, bagage en vracht.

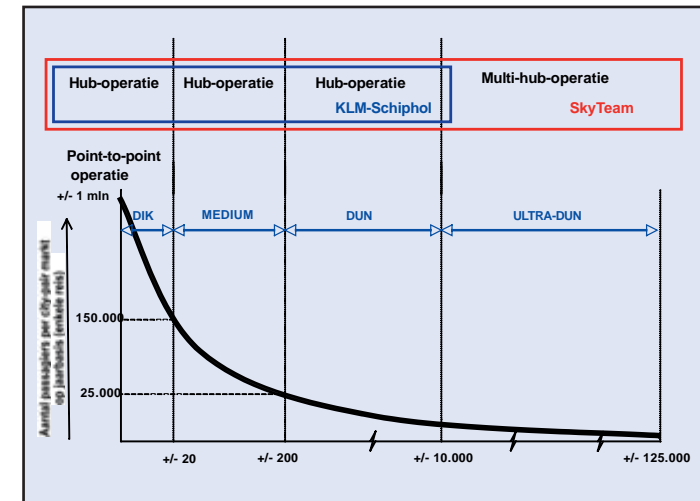


1) Transferverkeer is het "overstapverkeer" op Schiphol tussen de verschillende vluchten. Herkomst/bestemmingverkeer, ook Originating/Destinating (OD)verkeer genoemd, is het verkeer dat Schiphol als begin- of eindpunt heeft van de vliegreis.

Voor het overgrote deel van verbindingen tussen twee willekeurige steden op aarde (zogenaamde city pairs) is de marktvraag te klein om dagelijks een rechtstreekse luchtverbinding aan te kunnen bieden. De passagiers die bijvoorbeeld van Oslo naar Buffalo willen vliegen, kunnen dat alleen maar doen via de hub van een netwerkcarrier die een samenstel van doorverbindingen aanbiedt. Met Air France-KLM en SkyTeam-partners worden zo via Schiphol ongeveer 125.000 wereldwijde 'city pairs' aangeboden. Dit is het wekelijkse aantal mogelijke combinaties van steden dat tenminste een keer per dag via een overstap vanaf Schiphol door SkyTeam wordt aangeboden.

Zonder het transfervervoer van Air France-KLM (passagiers en vracht) zou Schiphol nooit een vergelijkbaar wereldwijd, hoogfrequent netwerk kunnen aanbieden. Voor de Nederlandse markt zou een groot deel van de dagelijkse dienstregeling van de hub zonder transfer niet rendabel te exploiteren zijn. Een rendabele exploitatie op de intercontinentale routes vereist namelijk

grote vliegtuigen. De Nederlandse markt biedt, door haar relatief kleine achterland, voor dergelijke toestellen onvoldoende vervoer. Nederland kan alleen een wereldwijd, intercontinentaal netwerk aanbieden door transferpassagiers. Zij vliegen met kleinere vliegtuigen van vele Europese plaatsen naar Schiphol en stappen hier over op grotere vliegtuigen die hen op de intercontinentale routes vervoeren.



### 2.3 Alleen hubs kunnen ook kleinere markten rechtstreeks bedienen

Circa 75% van de KLM passagiers en 60% van alle passagiers die van Schiphol vertrekken op een intercontinentale vlucht, is een transferpassagier. Voor Schiphol in zijn geheel (alle Europese en intercontinentale vluchten) is dat 42%.

Airline(s) and Hub(s)	Aanbod thuishmarkt	Aanbod transfermarkt
	Directe verbindingen	One-stop 'city pairs' (x frequentie/week)
SkyTeam vanaf Schiphol	150 bestemmingen	125.000
Air France/KLM vanaf hun multi-hub systeem met Charles de Gaulle en Schiphol	220 bestemmingen	200.000
SkyTeam wereldwijd	500 bestemmingen	≥ 300.000

### 2.4 Aantal directe en one-stop verbindingen via het netwerk van KLM en Skyteam

2) Taylor & Knox 2004,  
Grosveld, 2002

Slechts een klein deel van de “city pairs” heeft voldoende marktvraag (een zogenaamde “dikke” route) om een rechtstreekse verbinding te onderhouden. Alleen door middel van het transfervoer zijn de andere “city pair” markten te bedienen.

### 2.3 Economisch belang van Schiphol

De mainport Schiphol functioneert als een geheel van elkaar versterkende bedrijven en activiteiten die er samen voor zorgen dat luchthaven en regio een internationaal knooppunt vormen van stromen van mensen, goederen, geld en informatie. Dit levert de mainport-omgeving bij uitstek een aantrekkelijk internationaal vestigingsklimaat. Het is zowel de toegangspoort naar Europa als de springplank naar de rest van de wereld. Niet alleen voor bedrijven die zich richten op toerisme, fysieke distributie, logistieke dienstverlening en verwante activiteiten, maar ook voor zakelijke dienstverlening, hoofdkantoren en nieuwe markten. Internationale knooppunten zoals de mainportomgeving, ontwikkelen zich steeds meer tot het kristallisatiepunt voor innovatie en economische vernieuwing. Zij danken dit aan hun unieke positie in mondiale netwerken en de uitstekende verbindingen met andere belangrijke economische centra in de wereld.

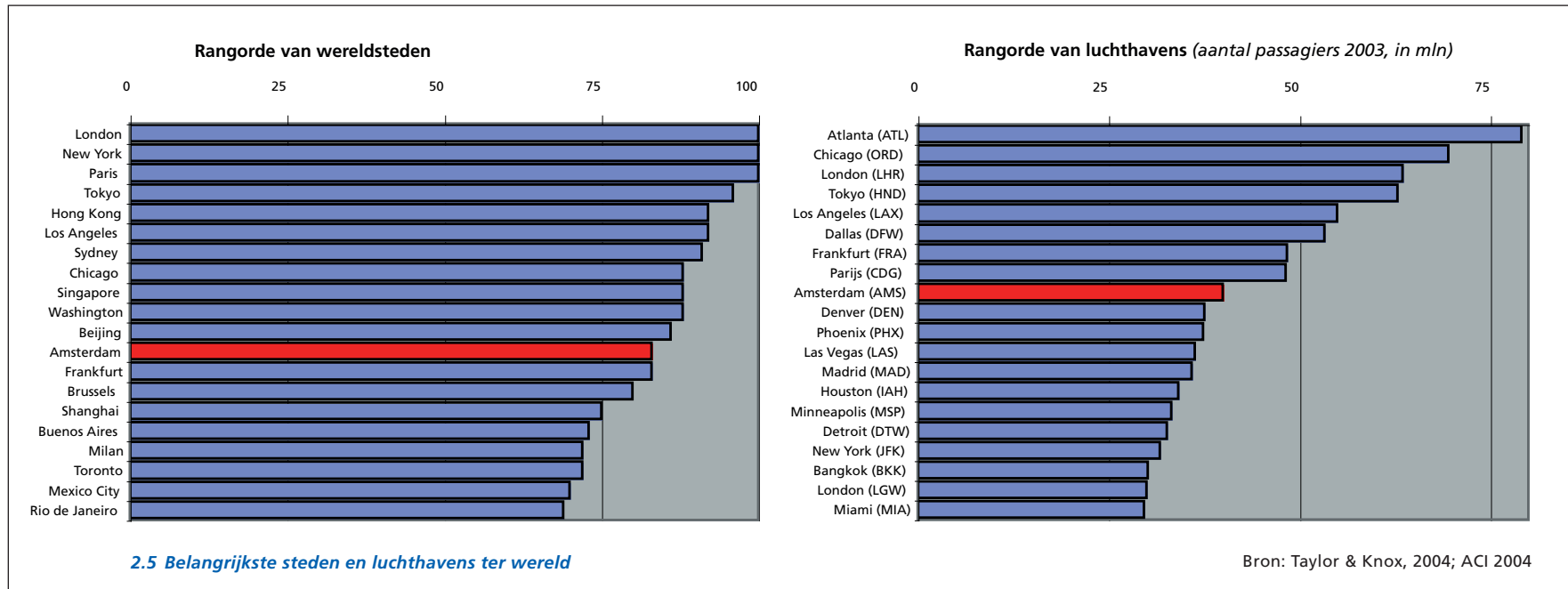
Binnen Europa concurreren stedelijke regio's met elkaar om de vestiging van belangrijke internationale bedrijven en het aantrekken van internationale toeristen. Amsterdam staat internationaal op

de 12e plaats in de hiërarchie van economisch belangrijke wereldsteden<sup>2)</sup>. Deze internationale positie dankt zij in belangrijke mate aan het uitgebreide netwerk van de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol, waardoor de Amsterdamse regio verbonden is met alle grote Europese steden en met alle belangrijke economische centra in de rest van de wereld. De regio Amsterdam is daardoor aantrekkelijk voor (buitenlandse) bedrijven die afhankelijk zijn van een goede internationale bereikbaarheid. Hun alternatief is niet een vestigingsplaats elders in Nederland, maar een concurrerend internationaal knooppunt elders in Europa.

De Amsterdamse regio is in de jaren '80 en '90 zeer succesvol geweest in deze internationale concurrentieslag, met name op het gebied van de logistieke dienstverlening. In die jaren heeft 50% van alle Amerikaanse en 60% van alle Japanse bedrijven met een Europees Distributiecentrum (EDC) zich in de omgeving van Schiphol gevestigd, in een aantal gevallen gevolgd door het Europese hoofdkantoor.

Uit een studie van Buck Consultans International<sup>3)</sup> (2001), in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken, komt naar voren, dat veruit de meeste van deze buitenlandse investeerders de nabijheid van Schiphol als belangrijkste factor voor de keuze van hun vestigingsplaats noemen. De vestiging van het service centrum van Cisco voor Europa en het Midden-Oosten in Amsterdam is daar een bekend voorbeeld van.

3) BCI, Min. van EZ, 2001

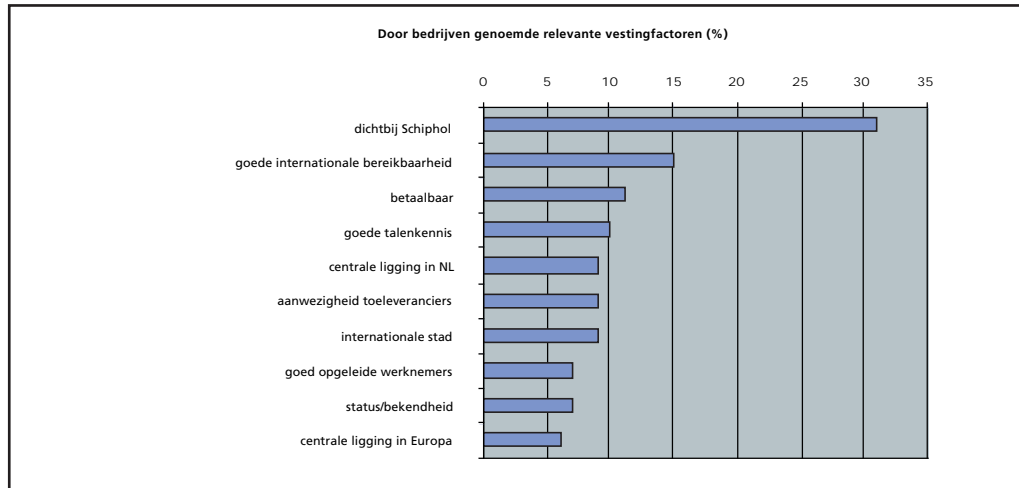


Het wereldwijde netwerk is belangrijk voor de Nederlandse toeristenindustrie en de Nederlandse reiziger. Negen à tien miljoen toeristen komen jaarlijks naar Nederland voor een kort verblijf. Ongeveer eenderde van deze toeristen komt naar Nederland met het vliegtuig.

De toegevoegde waarde van de Mainport Schiphol voor de regio Amsterdam en de BV Nederland is in termen van werkgelegenheid en bijdrage aan het bruto nationaal en regionaal product veel groter dan de directe betekenis van de luchthaven. Sinds eind jaren tachtig is Schiphol onafgebroken de banenmotor voor

de regio. Zelfs ten tijde van de recente crises in de luchtvaart als gevolg van 9-11, SARS en de Irakoorlog, groeide de werkgelegenheid op de luchthaven meer dan het Nederlandse gemiddelde. Thans werken alleen al op de luchthaven bijna 60.000 mensen. Eenzelfde aantal werkt bij bedrijven in de regio, die direct afhankelijk zijn van de luchtvaart. Schiphol zorgt daardoor voor de werkgelegenheid van 120.000 mensen en is daarmee de grootste bron van werkgelegenheid in de Randstad. Daarbij is sprake van een gedifferentieerde arbeidsmarkt met een grote variatie in aanbod van werk voor zowel hoger als lager gekwalificeerd personeel<sup>4)</sup>. Gezien de groeiverwachting van de

4) Nyfer (2002), Regioplan (2004)



luchtvaart met 4 à 5% per jaar en de relatief sterke uitgangspositie van Schiphol met Air France-KLM, kan dit ook de komende jaren het geval zijn, mits de luchthaven voldoende perspectief heeft om zich verder te ontwikkelen.

**2.6 Nabijheid Schiphol belangrijkste vestigingsplaatsfactor voor bedrijven in de regio**  
 Bron: BCI, 2001

# 3. De toekomst van de Mainport

Schiphol behoort met Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt tot de vier grote intercontinentale luchthavens in Europa. Bestendiging van deze positie vraagt zowel van de sector als van de overheid dat zij zo goed mogelijk inspelen op de globalisering van de economie en de veranderingen die dit voor de luchtvaart en de positie van de regio in internationaal perspectief met zich meebrengt.

De mainport Schiphol met haar grote intercontinentale netwerk van bestemmingen biedt Nederland de kans om als internationaal knooppunt een belangrijke positie te blijven innemen in Europa. Het is echter verre van vanzelfsprekend dat Schiphol zich blijvend als mainport kan positioneren. Dat is afhankelijk van de volgende factoren:

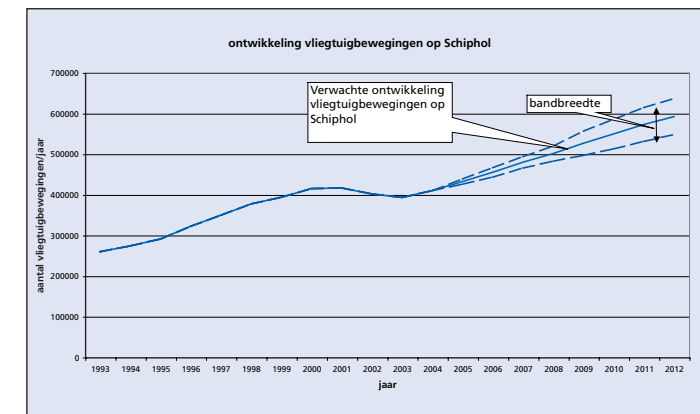
- de ontwikkeling en consolidatie van de luchtvaartmarkt;
- de concurrentiepositie van Schiphol in vergelijking tot andere mainports in Europa;
- de groei- en expansiemogelijkheden op Schiphol;
- de concurrentiepositie van de regio.

## 3.1 Ontwikkeling en consolidatie in de luchtvaart

### 3.1.1 Passagiersmarkt

De verwachting van toonaangevende specialisten (IATA, Boeing, Airbus) en de sector ondersteunt de verwachting, dat de luchtvaartmarkt de komende jaren met 4-5% per jaar zal groeien en de groeilijn van vóór 2001 weer zal oppakken.

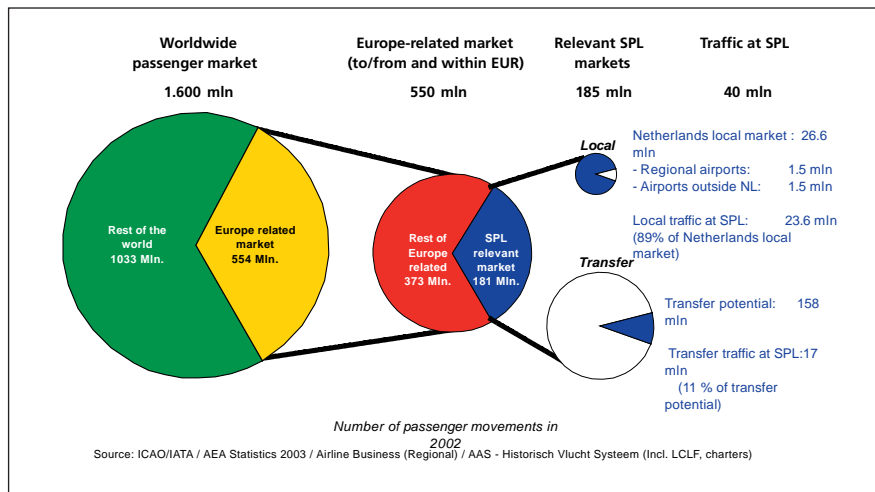
De passagiersmarkt kent globaal twee segmenten, te weten de zakelijke en de vrijetijdsreiziger. Beide stellen hun eigen eisen. De zakelijke reiziger wil graag non stop naar een bestemming kunnen vliegen. Hoge frequenties zijn van belang. Daarnaast wil de zaken-



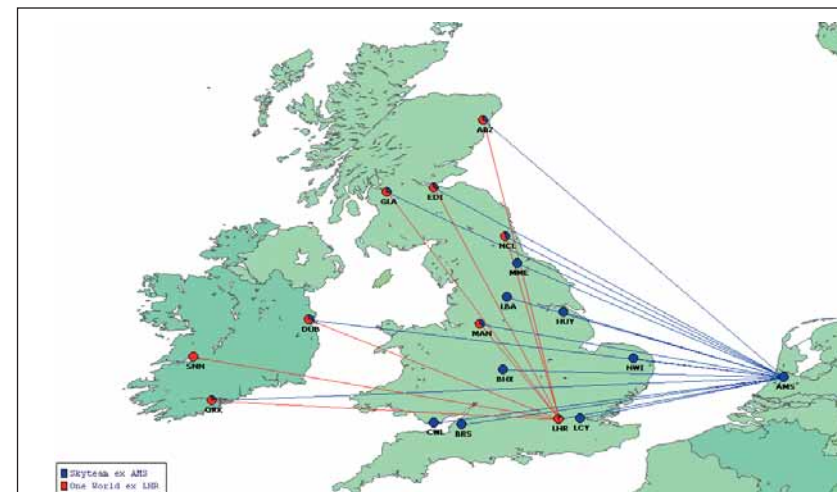
3.1 Verwachte ontwikkeling passagiersmarkt Schiphol

reiziger kunnen kiezen uit luchtvaartmaatschappijen of allianties. Voor de vrijetijdreiziger zijn rechtstreekse verbindingen eveneens van belang, maar overstappen is voor deze reiziger uit kosten oogpunt ook een alternatief. Frequentie en keuzevrijheid zijn voor deze passagier minder van belang. De ticketprijs zal vaker de doorslag geven hoe en met wie hij reist. De overstappende passagier heeft in het algemeen de keuze uit meerdere luchthavens om zijn eindbestemming te bereiken. Een aantal factoren speelt bij zijn afweging een rol: de snelheid van de verbindingen, de aanwezigheid van de verbinding, de prijs, de voorkeur voor een luchtvaartmaatschappij en het gemak van overstappen op de luchthaven. In het vrijetijdsegment speelt prijs de doorslaggevende factor bij de keuze. Dit segment zal de komende jaren naar verhouding sneller groeien dan het zakelijk segment.

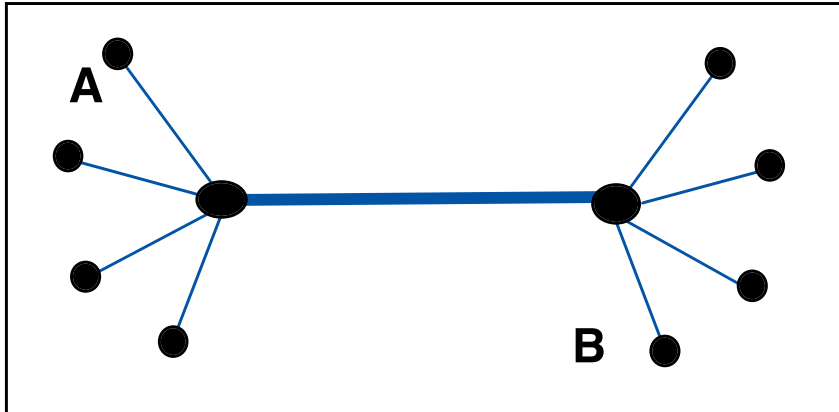
De potentiële passagiersmarkt voor Schiphol bestaat voor een groot deel uit transfervervoer. Schiphol heeft al een aandeel van 90% van het herkomst en bestemmingsverkeer (OD) in de lokale markt. Deze markt is te klein voor het instandhouden van het huidige wereldwijde netwerk. Voor dit netwerk is transfervervoer onontbeerlijk. Dit vervoer maakt 42% uit van het totale verkeer op Schiphol en levert daarnaast de grootste potentiële groei. De transfermarkt is bij uitstek de markt waarin Schiphol concurreert met de andere hubs. Schiphol heeft in de transfermarkt op dit moment een aandeel van 10%. De overige transferstromen gaan met name via Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt en in mindere mate Londen Heathrow. Deze luchthaven heeft te kampen heeft met ernstige capaciteitsproblemen en richt zich daarom noodgedwongen op het herkomst/bestemmingsverkeer. Dit heeft als positief



3.2 Relevante passagiersmarkt voor Schiphol



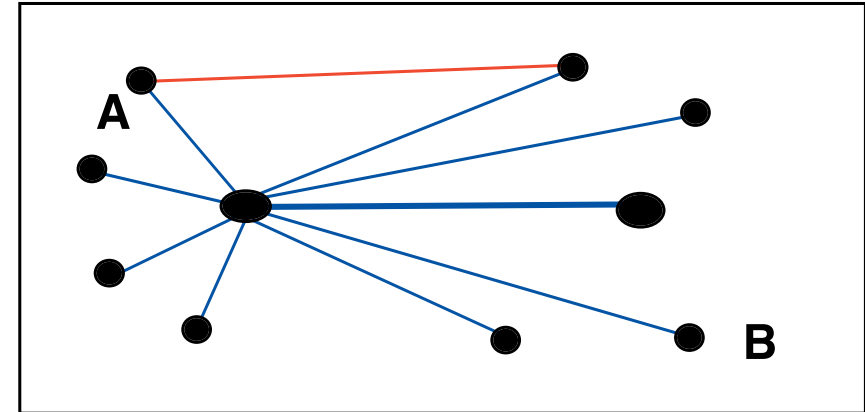
3.3 Schiphol haalt veel transferverkeer uit Groot-Brittannië



3.4 Toekomstbeeld Airbus: two stop connections

gevolg voor Schiphol en Air France-KLM dat een deel van de Engelse markt daarom nu vliegt via Schiphol.

Over de toekomstige ontwikkeling van de vervoersstromen tussen de Europese luchthavens en de rol van de hubs daarin, bestaan verschillende visies. Airbus gaat uit van een toenemende concentratie van verkeer van hub tot hub met aan beide zijden een verbinding om stad A met stad B te verbinden. Dit wordt een 'two stop connection' genoemd. Hiervoor heeft Airbus haar grote A380 ontwikkeld. Boeing daarentegen verwacht dat het aantal rechtstreekse verbindingen toe zal nemen (point-to-point). Zij richt zich daarom op het verbinden van één "city pair", een zogenaamde one-stop connection.



3.5 Toekomstbeeld Boeing: one stop connections

In beide toekomstbeelden spelen hubs een dominante rol, maar mate van concentratie van verkeer op grote luchthavens en hubs verschilt. Verhoudingsgewijs zal de betekenis van hubs zeker niet kleiner worden. De markt voor rechtstreekse verbindingen zonder tussenkomst van een hub is zeer beperkt. Deze markt zal nog wel groeien, maar nooit het hubmodel kunnen vervangen. De hoeveelheid zogenaamde "dikke" routes die er nog bij zullen komen is namelijk te klein. "Dikke" routes die er bij zullen komen, zijn bijvoorbeeld verbindingen tussen Azië en Europa (India en China). De "low cost/low fare" airlines zullen geen concurrentie vormen in het transfervervoer, omdat hun businessmodel gericht is op grote, rechtstreekse vervoersstromen. Zij zullen alleen blijven opereren op "dikke" routes en dan nog met name op de regionale afstanden (3-4 uur vliegen) .

### 3.1.2 Vrachtmarkt

IATA, Boeing en Airbus verwachten dat de luchtvracht de komende jaren wereldwijd zal groeien met 6%. De luchtvrachtindustrie ondersteunt deze groeiverwachting. De belangrijkste krachten achter deze groei zijn de groei van het Bruto Global Product, de globalisering van de economie met onder andere als gevolg dat markten en industriële productie uiteen groeien en de steeds grotere efficiency in logistieke netwerken. Schiphol heeft met de positie van Nederland als belangrijk Europees distributieland een sterke troef in handen en heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld tot één van de drie belangrijkste mainports op vrachtgebied in Europa.

Het vrachtvervoer door de lucht berust hoofdzakelijk op intercontinentale verbindingen. Dit intercontinentale vrachtnetwerk sluit logistiek naadloos aan op een uitgebreid netwerk van transport over de weg binnen Europa. Intra-Europese vluchten worden heel weinig gebruikt voor vrachtvervoer. Een uitzondering hierop vormen de zogenaamde integrators (zoals Fedex), die hun hubs gebruiken voor de transfer en distributie van geïntegreerde logistieke diensten. Zij vliegen echter voor een belangrijk deel in de nacht. Vanwege de beperkte nachtelijke geluidcapaciteit ziet Schiphol af van bediening van deze markt.

Door het intercontinentale vrachtnetwerk, het volume en de aanwezigheid van veel logistieke bedrijven is

Schiphol voor vracht een sterke marktplaats geworden. Dit trekt luchtvracht aan. Zowel Parijs als Amsterdam horen bij de top vier van luchthavens waarop de luchtvrachtstromen zich concentreren. SkyTeam Cargo is zeer succesvol. Welke positie Schiphol in de toekomst kan innemen, zal deels afhangen van de rol die zij in SkyTeam verband kan blijven vervullen als belangrijkste vrachthub en deels van de ruimte die zij kan bieden voor vrachtverkeer. Voldoende nachtcapaciteit is daarvoor een belangrijke voorwaarde.

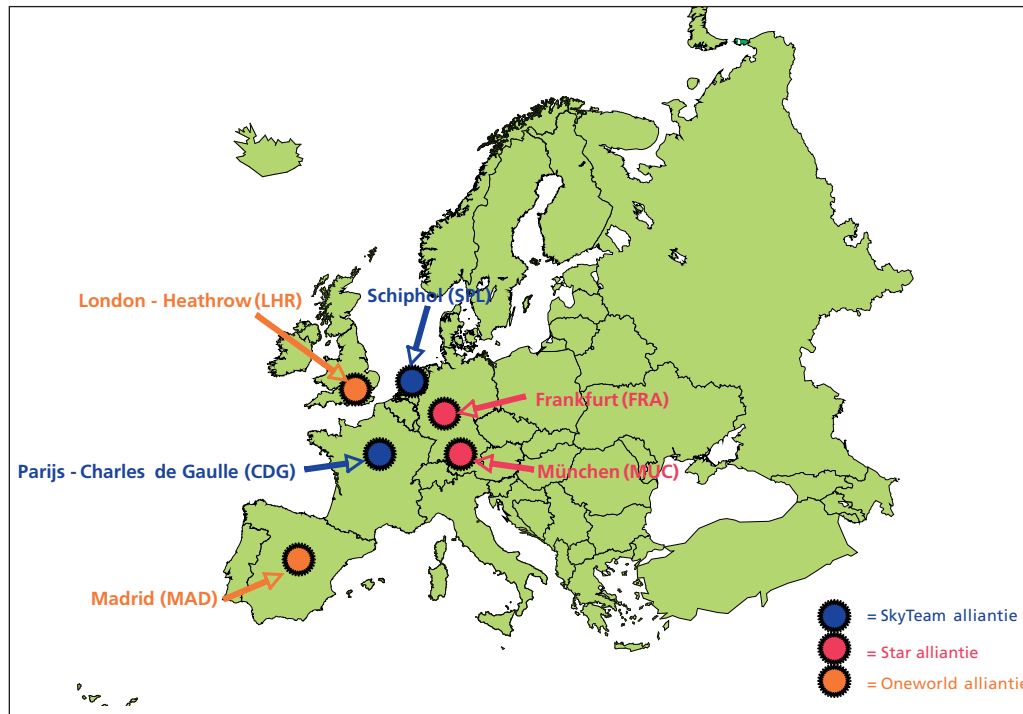
In de vrachtmarkt neemt het full freighter segment een steeds belangrijker plaats in. Het aanbod van "main-deck capaciteit", dat voornamelijk door dit segment wordt aangeboden, is de afgelopen drie jaar sterk toegenomen en zal naar verwachting de komende jaren sterk blijven groeien. Hiervoor is een aantal redenen aan te wijzen. In de eerste plaats zal de vrachtmarkt naar verwachting harder groeien dan de passagiersmarkt. Hierdoor is de capaciteit van alléén het ruim in passagevliegtuigen onvoldoende op een aantal bestemmingen. Verder zal in toenemende mate de markt worden bepaald door een aantal grote global netwerkexpediteurs. Zij vragen steeds vaker om main-deck capaciteit vanwege de aard van de lading, consolidatie en efficiëntie-eisen. De toename van het full freighter segment kan in de toekomst ook nog eens versterkt worden wanneer safety en security regels voorschrijven dat bepaalde goederen niet meer met passagierstoestellen vervoerd mogen worden. Tot slot



blijft het full freighter segment in de toekomst van belang omdat vrachtstromen over de wereld in één richting worden vervoerd. Hierdoor zijn de vrachtstromen niet altijd te combineren met passagiersstromen.

### 3.1.3 Consolidatie in de luchtvaart: drie wereldwijde allianties

De toekomst van de luchtvaart wordt beheerst door consolidatie en schaalvergroting. De markt zoekt een product waarmee veel bestemmingen hoogfrequent kunnen worden bereikt tegen steeds lagere tarieven.



3.6 Drie multi-hub systemen voor drie wereldwijde allianties

Mondiaal wordt deze markt beheerst door drie allianties: SkyTeam, Star Alliance en oneworld (in totaal 60%).

Voor Schiphol is het van levensbelang aangesloten te zijn bij één van deze allianties. Schiphol is samen met Parijs (SkyTeam) in concurrentie met de combinaties Londen-Madrid (oneworld) en Frankfurt-München (Star Alliance). Alle drie de grote allianties richten zich in Europa op een dual-hubstrategie, gedreven door capaciteitsbeperkingen en een zo groot mogelijk marktaandeel. In dit perspectief bieden Parijs en Schiphol voor SkyTeam een goede concurrentiepositie, zowel uit oogpunt van complementariteit van het netwerk, als uit oogpunt van capaciteit, mits die voor de mainportontwikkeling kan worden ingezet.

Tussen de Parijs en Schiphol is ook sprake van enige mate van concurrentie met name over de verdeling van de groei. Parijs heeft een sterke thuismarkt en nog voldoende capaciteit om te kunnen groeien, terwijl Schiphol een sterker transferproduct heeft en in potentie voldoende capaciteit om te groeien.

De aantrekkelijkheid van beide luchthavens voor SkyTeam hangt uiteindelijk af van de snelheid waarmee ze kunnen inspelen op de vraag naar capaciteit om te kunnen groeien, de kwaliteit van het overstapproduct en de kosten. Voor Schiphol zullen de kosten lager moeten zijn dan op Charles de Gaulle, omdat de thuismarkt kleiner is.

Groeien en mee kunnen doen in het concurrentiespel van de mainports is voorbehouden aan Londen Heathrow, Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle en Schiphol en in mindere mate aan Madrid en München. De concurrentie tussen de mainports en de hubcarriers, gaat vooral om het transfervervoer. Om deze concurrentiestrijd aan te kunnen gaan moet een mainport voldoen aan twee randvoorwaarden: voldoende capaciteit voor het transferproduct en een goede ligging van de luchthaven ten opzichte van de belangrijkste verkeersstromen.

Voldoende capaciteit voor het transferproduct betekent een hoge piekcapaciteit die met een hoge betrouwbaarheid beschikbaar is en voldoende capaciteit op jaarbasis. Van de drie belangrijkste concurrenten van Schiphol hebben er twee grote capaciteitsproblemen. Londen Heathrow heeft een maximale capaciteit van 480.000 bewegingen per jaar, die al enkele jaren geleden bereikt is. Uitbreiding van de capaciteit van Londen Heathrow, met een extra start- en landingsbaan, wordt niet verwacht binnen 15 jaar. Zoals eerder geschetst richt Londen Heathrow zich daarom vooral op de dikke vervoersstromen. Ook Frankfurt kampt met ernstige capaciteitsproblemen. Frankfurt heeft drie start- en landingsbanen, waarvan er slechts twee gelijktijdig kunnen worden gebruikt. Het heeft daardoor een te lage piekcapaciteit om de concurrentie de komende jaren aan te kunnen. Het duurt het nog zeker 5-10 jaar voordat op Frankfurt een

nieuwe baan is gebouwd en de Star Alliance wordt daardoor gedwongen haar verkeer te verplaatsen naar de geografisch minder gunstig gelegen luchthaven van München, die momenteel een zeer sterke groei maakt.

De belangrijkste intercontinentale verkeersstromen lopen van Noord-Europa naar Amerika en naar het Verre Oosten. De kortste weg van Noord-Europa naar zowel de belangrijkste Amerikaanse als Aziatische markten en omgekeerd gaat via de noordelijke routes. Amsterdam, maar ook Londen, Frankfurt en Parijs zijn gunstig gesitueerd voor deze stromen. Madrid ligt echter te ver naar het zuiden en heeft zich daarom gespecialiseerd als hub voor de voor haar natuurlijke Zuid-Amerikaanse markt. München en met name Milaan liggen relatief ongunstig voor de belangrijkste stromen.

Uit bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de positie van SkyTeam gunstig is vergeleken met de twee concurrerende allianties. Met Parijs en Schiphol heeft SkyTeam twee hubs in huis, die goed zijn toegerust op het transferproduct. Ze liggen goed ten opzichte van de belangrijkste stromen en hebben in potentie voldoende capaciteit om te kunnen groeien. Air France en KLM willen de kansen die er voor SkyTeam in de eerstkomende jaren liggen optimaal benutten en zowel Parijs als Schiphol verder ontwikkelen. SkyTeam wil het ijzer smeden nu het heet is en een voorsprong nemen

op de andere allianties voordat zij hun capaciteit hebben uitgebreid.

### 3.2 De concurrentiepositie ten opzichte van de andere mainports

De mate waarin Schiphol een rol van betekenis kan blijven spelen in de concurrentiestrijd in de luchtvaart, is afhankelijk van haar concurrentiepositie ten opzicht van de andere grote hubs in Europa.

Concurrentiepositie Schiphol	
<b>Sterktes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Homecarrier met sterk transferproduct</li><li>• Moderne, goed geoutilleerde luchthaven</li><li>• Hoge piekuurcapaciteit</li><li>• Erkenning van het economisch belang voor de lokale economie</li></ul>	<b>Zwaktes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dunste intercontinentale netwerk voor passagiers en vracht</li><li>• Kleinste thuismarkt</li><li>• Lage benutting banenstelsel door windfactor</li><li>• Beperkte HSL spoorontsluiting</li></ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Capaciteitsproblemen LHR &amp; FRA in de eerstkomende jaren</li><li>• SkyTeam alliantie met grotere commerciële slagkracht</li><li>• Gezamenlijke mainportstrategie luchtvaartsector en Nederlandse overheid</li><li>• Verhoging piek- en jaarcapaciteit SPL</li></ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Capaciteitsuitbreiding op langere termijn op andere Mainports</li><li>• Versterking economie concurrerende regio's o.a. door verbetering vestigingsklimaat</li><li>• Toenemende hinderbeleving omgeving SPL en beperkingen milieucapaciteit</li><li>• Toenemende overheidslasten door doorbelastingen en regelgeving</li></ul>

#### 3.7 Concurrentiepositie Schiphol t.o.v. andere mainports

##### Sterktes

Schiphol behoort met Parijs Charles de Gaulle tot de twee Europese luchthavens met de hoogste piekuurcapaciteit: meer dan 100 vliegtuigbewegingen per uur, tegenover Londen Heathrow en Frankfurt met een

maximale uurcapaciteit van 80 vliegtuigbewegingen. Hierdoor is Schiphol in staat het transferverkeer in relatief korte blokken af te handelen, waardoor zij een concurrerend overstapproduct kan realiseren. Bovendien biedt het huidige vijfbanenstelsel van Schiphol voldoende fysieke en betrouwbare capaciteit om op termijn tot 120 vliegtuigbewegingen per uur te kunnen doorgroeien.

Door haar ligging kan Schiphol als draaischijf fungeren in het transfervervoer op de Noord Atlantische route en de noordelijke Verre Oosten route. In Europa ligt Schiphol gunstig ten opzichte van de passagiersmarkten van Scandinavië en Groot-Brittannië. Door aansluiting van KLM bij één van de drie wereldwijde allianties beschikt Schiphol momenteel over een hub operator met een grotere commerciële slagkracht in Europa en de rest van de wereld.

Het one-terminal concept met de bijbehorende faciliteiten maakt Schiphol meer geschikt voor het transfervervoer dan vergelijkbare hubs met meerdere terminals. Daarnaast heeft de netwerkcarrier KLM ten opzichte van haar concurrenten de beste kwaliteit van doorverbindingen.

Door het AirportCity concept heeft de luchthaven in de afgelopen jaren een gezonde basis weten te leggen voor inkomsten die niet uit de havengelden komen. Deze inkomsten zijn geïnvesteerd in hoogwaardige infrastructuur. Schiphol is hierdoor een moderne, goed

geoutilleerde luchthaven en wordt zowel door passagiers als luchtvaartmaatschappijen vaak als beste luchthaven van Europa beoordeeld, zeker als het gaat om het transferproduct.

De vrachthub op Schiphol profiteert van de nabijheid van de andere mainport, Rotterdam, en van het sterke imago op logistiek gebied. Tot slot is een sterk punt van Schiphol dat de Nederlandse overheid, samen met de sector en de provincie en gemeentelijke overheid in haar beleid duidelijk kiest voor de ontwikkeling van de mainport.

### **Zwaktes**

De grootte van de thuismarkt (het totaal aantal in- en uitstappers) en de omvang van het catchment area (het verzorgingsgebied waar de passagiers vandaan komen) zijn belangrijke factoren voor het in stand kunnen houden van het netwerk. Juist op deze punten scoort Schiphol slechter dan de concurrerende mainports. In de eerste plaats is het aantal inwoners in het catchment area van Schiphol naar verhouding klein met circa 25 miljoen passagiers (Londen 65 miljoen, Parijs 35 miljoen en Frankfurt naar schatting 25 miljoen). Bovendien is de groei van de thuismarkt de afgelopen jaren onder druk komen te staan door het verslechterde vestigingsklimaat. Dit wordt nog eens versterkt doordat het catchment area, dat ook delen van België en Duitsland omvat, in het afgelopen decennium is gekrompen door de verslechterde bereikbaarheid van Schiphol. De concurrerende luchthavens hebben hun

catchment area juist vergroot door de ontwikkeling van een grootschalig netwerk van hogesnelheidstreinen. Ook de hogere kosten van infrastructuur en van allerlei maatregelen die zijn getroffen in verband met isolatie van woningen, en meer recent voor beveiliging, werken nadelig voor de concurrentiepositie. Zo heeft Schiphol door de sterke weersinvloeden (wind en slecht zicht) meer start- en landingsbanen nodig dan luchthavens van vergelijkbare grootte en kunnen nooit alle banen tegelijk gebruikt worden. Een lagere benutting van het banenstelsel is daarvan het gevolg. Deze onderbenutting wordt nog eens versterkt door geluidsrestricties die worden gesteld aan het baangebruik. Hierdoor wordt een deel van de infrastructuur onbenut en wordt Schiphol geconfronteerd met hogere kosten van infrastructuur.

### **Kansen**

Gezien de marktontwikkelingen en de positie ten opzichte van de concurrenten, heeft Schiphol zeker kansen om haar concurrentiepositie op de middellange termijn te versterken. De mogelijkheid tot verdere groei op het huidige banenstelsel is daar onlosmakelijk mee verbonden. Regio en luchtvaartsector zullen gezamenlijk moeten inzetten op het verbeteren van het vestigingsklimaat, het vergroten van het catchment area door goede achterlandverbindingen per spoor en over de weg en door het mogelijk maken van de groei van de luchthaven in een "level playing field" met andere luchthavens.

### Bedreigingen

De grootste bedreiging voor de mainportpositie van Schiphol is een achterblijvende ontwikkeling van SkyTeam op de concurrerende allianties. Dat zal ongetwijfeld leiden tot consolidatie en concentratie van haar netwerk op Parijs. Onvoldoende groeimogelijkheden op Schiphol en/of een te hoog kostenniveau verbonden met deze groei kunnen hiervoor mede aanleiding zijn.

Daarnaast vormen de ontwikkelingen op Frankfurt en Londen Heathrow een bedreiging. Nu kampen beide met ernstige capaciteitsproblemen, maar binnen 10-15 jaar vanaf nu zullen beide een extra start- en landingsbaan hebben aangelegd. Hun capaciteitsproblemen zijn dan opgelost.

Weliswaar van andere orde, maar zeker ook een even grote bedreiging, zijn de stagnerende economische ontwikkeling van de regio en de achterblijvende bereikbaarheid van de thuismarkt waardoor het segment herkomst/bestemmingsverkeer minder snel groeit dan op andere luchthavens. Vanuit een oogpunt van schaal- en kostenvoordelen voor de hub zou ook verschraling van het herkomst/bestemmingsverkeer als gevolg van uitplaatsing van verkeer of een te sterke concurrentie van regionale luchthavens een bedreiging kunnen zijn bij de huidige omvang van de thuismarkt van Schiphol.

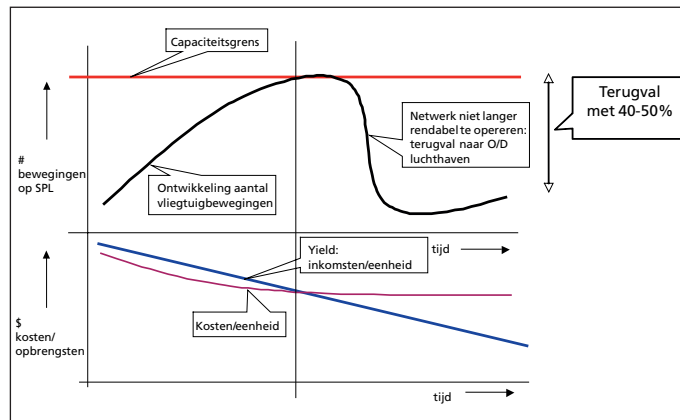
### 3.3 Groeimogelijkheden op Schiphol

De grootste bedreiging voor de ontwikkeling van de mainport is momenteel de stagnerende milieucapaciteit, veroorzaakt door inadequate regelgeving op het gebied van normering en handhaving. Investerings in een nieuwe baan en voortdurende vlootvervanging zouden Schiphol perspectief moeten bieden op een doorgroei naar 600.000 vliegtuigbewegingen. Ondanks investeringen in de nieuwe, minder overlast veroorzakende Polderbaan, vlootvernieuwing en geluidarmere vliegprocedures is de geluidcapaciteit van Schiphol momenteel beperkt tot circa 450.000 vliegtuigbewegingen. Hierdoor zijn over twee tot drie jaar de mogelijkheden om te groeien opgesoupeerd. Luchtvaartmaatschappijen, waaronder de netwerkcarrier KLM, hebben om die reden onvoldoende perspectief om te investeren in de toekomst.

De noodzaak voor luchtvaartmaatschappijen om te kunnen groeien is groot. Ten gevolge van de sterke, wereldwijde concurrentie staan de inkomsten van luchtvaartmaatschappijen sterk onder druk. De yield (inkomsten per stoel) is al decennia dalende, met lage tarieven als gevolg. De gemiddelde daling van de yield is over de afgelopen decennia zo'n 1% per jaar. Vanwege de dalende opbrengsten, de economische terugval ten gevolge van 9-11, SARS, de Irak-oorlog en de stijgende olieprijs, zijn de behaalde marges in de afgelopen tien jaar in de luchtvaart gedaald tot nul of lager. Daarom moeten, om een positief resultaat te

behalen, de kosten mee kunnen dalen met de dalende opbrengsten. Forse kostenbesparingsoperaties zijn noodzakelijk, maar ontoereikend. Groei is minstens even belangrijk om noodzakelijke schaalvoordelen te behalen, waardoor de kosten per eenheid kunnen zakken.

Wanneer Air France-KLM op Schiphol niet kan groeien, kunnen op termijn economische schaalvoordelen niet meer behaald worden. Dit heeft tot gevolg dat de kosten per eenheid geen gelijke tred kunnen houden met die van andere hubs, waaronder ook Parijs. Gevolg is dat de huboperatie op Schiphol niet langer rendabel is.



### 3.8 De gevolgen van de beperkingen op de groei voor de continuïteit van het netwerk

De verwachting is dat bij een absolute grens aan de groei op Schiphol, 90% van het intercontinentale netwerk van Air France-KLM zal verdwijnen. Dit heeft niet alleen grote gevolgen voor het passagiersvervoer vanaf Schiphol, maar dit zal tevens betekenen dat Schiphol zijn

positie als belangrijke vrachthub zal verliezen. Wat voor Schiphol rest is waarschijnlijk een positie als intra-Europese luchthaven voor herkomst/bestemmingsverkeer. Het aantal passagiers zal sterk terugvallen. Illusterend zijn de ontwikkelingen op Brussel en Zürich, waar een dergelijke ontwikkeling zich in de afgelopen periode daadwerkelijk heeft voorgedaan.

Ook als Schiphol beperkt kan groeien, gebeurt in grote lijnen hetzelfde als geschetst in de situatie van geen groei. De concurrentiepositie zal aanmerkelijk verslechteren, indien de markt niet kan worden gevolgd en de concurrenten dat wel kunnen. De groei van het intercontinentale verkeer zal zich met name concentreren op Parijs: Schiphol wordt een intra-Europese hub. Het intercontinentale netwerk verdwijnt vanwege dezelfde beweging als hiervoor geschetst, maar dan langzamer.

### 3.4 Concurrentiepositie van de regio

Uit meerdere onderzoeken blijkt dat de internationale concurrentiepositie van de regio Amsterdam de laatste jaren is verslechterd<sup>5)</sup>. Illustratief hiervoor is dat in de afgelopen jaren de buitenlandse investeringen in Nederland en in de Randstad sterk zijn verminderd en achtergebleven bij de concurrentie in Europa. De omringende landen, maar ook de Zuid-Europese en de nieuwe EU-landen in Oost-Europa doen het op vele fronten beter en bieden aantrekkelijke vestigingsmilieus voor internationale bedrijven.

5) Global Competitiveness Report 2004-2005, World Economic Forum European Cities Monitor 2004, Healey & Baker

Wel is de trend zichtbaar dat de segmenten die de regio Amsterdam aantrekt aan het veranderen zijn. Opkomende segmenten zijn onder andere multimedia, ICT en hoogwaardige technologie. Zij kunnen zich hier ontwikkelen vanwege het metropolitane karakter van Amsterdam, de open en internationaal georiënteerde arbeidsmarkt en de aanwezige culturele voorzieningen. Het traditioneel sterk aan de mainport gekoppelde segment logistiek ondergaat een verschuiving van goederenafhandeling naar regio en naar het toevoegen van waarde aan deze stromen. De ontwikkeling van de regio en van de mainport Schiphol kunnen elkaar hierin versterken.

## 4. Strategie om **continuïteit** Mainport zeker te stellen

**In een groeiende luchtvaartmarkt moet Schiphol kunnen groeien, wil het zijn mainportpositie kunnen behouden. De luchtvaartsector kiest niet voor ongebreidelde groei, maar voor groei die toegevoegde waarde levert aan de Nederlandse economie. Inzet is het behoud van en de verbetering van het wereldwijde netwerk, dat voor het grootste deel wordt ingevuld door Air France-KLM en haar partners (SkyTeam).**

**De keuze voor het netwerk betekent vanwege de kleine thuismarkt een keuze voor een optimaal transferproduct en een keuze voor “connecting cities”.**

De verdere ontwikkeling van de mainport vraagt om versterking van de concurrentiepositie van de netwerkcarrier, het aanpakken van de verslechterende concurrentiepositie van de regio en het oplossen van de frictie tussen de knellende (milieu)capaciteit en het toenevend aantal klachten over geluid. Een goede samenwerking tussen de belangrijkste stakeholders, Air France-KLM, Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland en de overheden, is in de komende periode

noodzakelijk. Alle partijen zullen als strategische partners elkaar moeten kunnen aanspreken op resultaten, afspraken en doelstellingen. Ieder heeft daarin zijn eigen rol:

- **KLM:** het onderhouden en versterken van het netwerk en vergroten van de connectivity;
- **Schiphol Group:** het ontwikkelen en in stand houden van capaciteit en infrastructuur die primair ten dienste staat van netwerkontwikkeling en connectivity;
- **LVNL:** het ontwikkelen en in stand houden van capaciteit en infrastructuur die primair ten dienste staat van netwerkontwikkeling en connectivity, alsmede het zorgdragen voor hoogwaardige verkeersleiding en voldoende luchtzijdige capaciteit;
- **Overheden:** zorgdragen voor een goede ruimtelijke inpassing, verbetering van het vestigingsklimaat, zeker stellen van de bereikbaarheid en het opstellen van adequate wet- en regelgeving.

Alle partijen zullen als strategische partners elkaar moeten kunnen aanspreken op resultaten, afspraken en doelstellingen. Alle partijen zijn gezamenlijk verantwoordelijk om het maatschappelijk draagvlak voor verdere ontwikkeling van de mainport te vergroten en



te werken aan groei die zo min mogelijk overlast oplevert voor de omgeving.

#### 4.1 Strategie Air France-KLM

De strategie van Air France-KLM is een offensieve strategie en gericht op het vergroten van marktaandeel van de SkyTeam alliantie ten opzichte van haar concurrenten, Star Alliance en oneworld. Vanwege de huidige capaciteitsproblemen van de hubs van haar concurrenten, heeft SkyTeam in de eerstkomende jaren een goede uitgangspositie.

Air France-KLM en SkyTeam kiezen voor een dual-hub strategie om de positie in de passagiers- en vrachtmarkt als volgt te versterken: de klanten meer verbindingen aanbieden dan de concurrenten, met een hogere frequentie. Hiervoor is luchthavencapaciteit op langere termijn nodig en dit zal de grootste "asset" en de meest onderscheidende factor ten opzichte van de concurrentie worden. Bepaalden eerst landingsrechten de markt, in de toekomst zal de schaarse hubluchthavencapaciteit mede de bepalende concurrentiefactor van de mainports zijn. Doel is daarom om zowel Schiphol als Parijs gelijkmatig te ontwikkelen.

De capaciteit van Parijs Charles de Gaulle neemt de komende jaren voldoende toe om de gewenste groei te kunnen accommoderen. De capaciteit is echter niet groot genoeg om zelfs maar een deel van de huidige activiteiten (260.000 bewegingen/jaar, 30.000 mede-

werkers) van KLM en haar partners op Schiphol over te kunnen nemen. De concurrentie, als er al sprake van is, tussen beide hubs gaat over de verdeling van de groei. Behalve op passagiersvervoer richt SkyTeam zich sterk op de vrachtmarkt. Schiphol heeft een zeer sterke positie opgebouwd in de vrachtmarkt op basis van een uitgebreid intercontinentaal netwerk. Air France-KLM hebben besloten vanwege de uitstekende positie van Nederland in de logistiek, focus op de vrachtontwikkeling op Schiphol te leggen. Ook de andere partners in de SkyTeam alliantie zullen worden gestimuleerd hun netwerken via Schiphol te laten lopen.

#### 4.2 Strategie Schiphol Group

De strategie van de Schiphol Group richt zich op het veiligstellen van de positie van Amsterdam Airport Schiphol als primaire hub en het verbeteren van haar internationale concurrentiepositie. Door de wereldwijde consolidatie is het voor Schiphol van belang om thuisbasis te blijven van één van de drie wereldwijde netwerkallianties. De keuze voor SkyTeam is een logische omdat de netwerkcarrier KLM onderdeel is van deze alliantie. De keuze voor het netwerk betekent vanwege de kleine thuismarkt een keuze voor een optimaal transferproduct en een keuze voor "connecting cities". Daarnaast is er ook ruimte voor maatschappijen van de andere allianties, charters en low cost carriers. Vanuit internationale verdragen is Schiphol gebonden buitenlandse maatschappijen te accommoderen. De overige luchtvaartmaatschappijen dragen eveneens bij

aan de concurrentiepositie van de mainport en krijgen op Schiphol de ruimte, zolang dit niet ten koste gaat van de positie van Schiphol als primaire hub voor SkyTeam.

Schiphol wil één van de toonaangevende luchthaven-ondernemingen in de wereld blijven door het AirportCity concept verder te ontwikkelen. Door ook non-aviation activiteiten zoals logistieke bedrijvigheid, specifieke luchthavengebonden kantoren, vergader- en ontmoetingsfuncties en hotels aan het internationale vervoersknooppunt te koppelen, ontstaat er meer toegevoegde waarde voor de luchthaven. Verder kiest Schiphol voor risicospreiding door op selectieve basis activiteiten op andere (inter-) nationale locaties te ontwikkelen.

In de huidige situatie maakt Schiphol onderdeel uit van het dual-hub systeem van SkyTeam. Om de concurrentie op kwaliteit, capaciteit en "visit costs" met de andere hub van SkyTeam, Charles de Gaulle, te kunnen aangaan is het tijdig kunnen aanbieden van capaciteit voor de luchthaven van eminent belang.

### 4.3 Gezamenlijke mainportstrategie

De strategieën van Air France-KLM en van Schiphol worden verenigd in een gezamenlijke mainportstrategie. Dit maakt de positie van de mainport sterker ten opzichte van de andere mainports en ondersteunt de strategie van Air France-KLM om Parijs Charles de Gaulle en Schiphol evenredig te ontwikkelen. De geza-

menlijke strategie is opgebouwd uit de volgende punten:

- De nr1. Connecting hub in Europa:
  - Eén van de primaire hubs in de SkyTeam alliantie, thuishaven voor Air France-KLM en daardoor behoud van een wereldwijd netwerk
  - Een netwerk met de beste en meeste connecties
  - De luchthaven met de beste overstapkwaliteit
  - Een sterke mainport voor vracht
  - Groei tot 600.000 vliegtuigbewegingen in 2012 met voldoende perspectief op de mogelijkheid van doorgroei ten behoeve van de hub;
- Beter benutten van de beschikbare fysieke capaciteit van het banenstelsel;
- Behoud van een groot aandeel in de thuismarkt door versterking en betere benutting van het catchment area;
- Een optimale interactie van mainport en regio, zodat deze in 2020 tot de vijf belangrijkste economische regio's van Europa behoort.

#### 4.3.1 Prioriteit mainportnetwerk

Schiphol en KLM geven prioriteit aan de versterking van het mainportnetwerk. Naast het Europese netwerk, is voor de mainportfunctie vooral het intercontinentale netwerk van ruim 100 intercontinentale bestemmingen van belang. De overheid onderstreept met de door haar gestelde "assurances" aan de KLM het belang van deze bestemmingen. Deze selectie is gebaseerd op het (potentiële) belang van de lokale economie ter plaatse,

hun betekenis voor de economie van Nederland, de gateway functie die ze vervullen voor de eigen regio, de hoeveelheid passagiers en vracht en het aantal doorverbindingen dat door de desbetreffende luchthaven wordt bediend. Deze intercontinentale bestemmingen worden door een aantal maatschappijen met Schiphol verbonden. Een groot aantal daarvan kan alleen bediend worden dankzij het netwerk van KLM en SkyTeam dat haar intercontinentale netwerk via Schiphol verbindt met de Europese markt. Dit is van groot belang voor het vestigingsklimaat en de daaraan gekoppelde werkgelegenheid.

#### 4.3.2 Selectiviteit



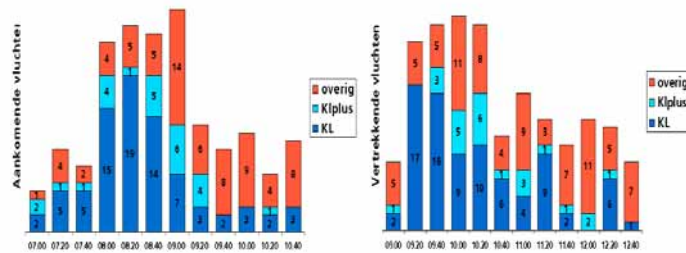
4.1 Belangrijkste intercontinentale mainportbestemmingen

Gezien de druk op de beschikbare capaciteit van de luchthaven en de hinderervaring in de omgeving, dient de ontwikkeling van Schiphol zorgvuldig te verlopen. In dit kader kan selectiviteit een mogelijke oplossing zijn. Enerzijds wordt de capaciteit primair aangewend

ten dienste van de ontwikkeling van het mainportnetwerk. Anderzijds draagt selectiviteit bij aan beperking van de hinder door bijvoorbeeld stiller, op een ander moment of niet op Schiphol te vliegen.

#### Verschuiving niet-hub uit de piek

Piekuurcapaciteit is voor de hubfunctie van Schiphol essentieel; passagiers moeten binnen een kort tijdsbestek van de ene vlucht op de andere vlucht kunnen overstappen. De ochtendpiek wordt voor bijna éénderde deel benut door maatschappijen die niet essentieel zijn voor de hub. Deze maatschappijen zijn voor een groot deel om bedrijfseconomische redenen gebonden aan de piekperiode vanwege het aanbod van dag/rand verbindingen, de natuurlijke tijdvensters en het aantal bewegingen dat er op een dag gemaakt kan worden. Via prijsdifferentiatie is het mogelijk maatschappijen te verplaatsen uit de piek. In de huidige situatie wordt het effect van prijsmaatregelen ingeschat op circa 10% (10 slots) in de ochtendpiek. Het meest prijsgevoelig zijn de kleinere maatschappijen en mogelijk een aantal low cost maatschappijen. Een andere manier om efficiënter om te gaan met de beschikbare capaciteit is het spreiden van de piekbelasting zoals dat bijvoorbeeld in Frankfurt in beperkte mate gebeurt. Hierdoor worden de pieken lager maar ook breder en langer. Op dit moment wordt er met KLM een business case uitgevoerd naar de mogelijkheden om het vliegschema van KLM daarop aan te passen.



4.2 Verdeling slots in aankomst en vertrekpiek 7-11 uur (maatgevende zomerdag)

### Verschuiving niet-hub uit de nacht

Op Schiphol wordt de hinder voor omwonenden in de nacht reeds zoveel mogelijk beperkt door beperking van baan- en routegebruik, specifieke normen voor de nachtperiode en operationele beperkingen. Een groot deel van de vluchten in de nacht (en vroege ochtend) wordt uitgevoerd door full freighters en door de binnenkomende intercontinentale vluchten van de huboperatie. Nachtcapaciteit is voor de vrachthub op Schiphol onmisbaar. Wanneer deze capaciteit verdwijnt, zullen maatschappijen hoogstwaarschijnlijk besluiten om de hele vrachtoperatie te verplaatsen naar een andere hub.

Chartermaatschappijen en low cost airlines vliegen deels in de randen van de nachtperiode. Voor deze maatschappijen is het bedrijfseconomisch van belang dat ze zoveel mogelijk vluchten op een dag kunnen maken. Het laten starten van charters op een buitenstation zou een mogelijkheid kunnen zijn, maar sluit niet aan bij de huidige logistieke processen in de reiswereld en is bovendien uit kostenoogpunt (overnach-

tingen crew) voor een luchtvaartmaatschappij geen optie om de nachtperiode op Schiphol te ontzien.

### Weren van meest lawaaiige vliegtuigen

Schiphol stimuleert schoon en stil vliegen. Schiphol was een van de eerste luchthavens die de meest geluid producerende vliegtuigen (de zogenaamde "hoofdstuk 2" vliegtuigen) is gaan weren. Momenteel zijn de geluidsheffingen op Schiphol het hoogst, en de nachtrestrictie van 23.00-07.00 uur is vergelijkbaar met andere grote luchthavens als Heathrow en Frankfurt. Om te kunnen sturen op het gebruik van stillere vliegtuigtypen is het van belang om te zien wat het aandeel is van de toestellen die op dit moment het meest geluid produceren (onderkant "Hoofdstuk 3"). Dit zijn voornamelijk de Boeing 747-200 en 747-300 en de DC10.

Op jaarbasis gaat het in 2005 nog om 15.000 vliegtuigbewegingen van dit type vliegtuigen. Schiphol voert aan de hand van tariefdifferentiatie een restrictief beleid voor het gebruik van lawaaiige toestellen. Met het doorzetten van dit beleid zal naar verwachting het aantal onderkant hoofdstuk 3 vliegtuigen kunnen afnemen tot circa 6000 vliegtuigbewegingen.

### Herallocatie segmenten naar regionale velden

Voor de hub kan meer (milieu)capaciteit worden gecreëerd door niet-Schiphol gebonden segmenten te verplaatsen naar een regionale luchthaven. De enige luchthavens in hetzelfde marktgebied van Schiphol zijn de luchthavens Rotterdam en Lelystad. Op de

korte termijn kunnen deze luchthavens de capaciteitsproblematiek rond Schiphol niet oplossen. Rotterdam heeft – ondanks een nog grote fysieke capaciteit – haar milieugrenzen al bereikt en op Lelystad ontbreken de nodige voorzieningen zoals een start- en landingsbaan met voldoende lengte en breedte, luchtverkeersleiding en een terminal. Op dit moment wordt in samenwerking met de regio een integrale afweging gemaakt naar het accommoderen van de groei van de luchtvaart. De ontwikkeling van een Lelystad wordt daarin als één van de mogelijkheden meegenomen.

#### 4.4 Herindeling luchtruim

Op Europees niveau wordt er gewerkt aan een project om op korte termijn te komen tot één Europees luchtverkeersroutesysteem met als doel een naadloze operatie in het Europese luchtruim. Om ervoor te zorgen dat ook op de lange termijn in het luchtruim voldoende ruimte is voor groei van het vliegverkeer, zijn aanpassingen nodig aan vertrek- en naderingsprocedures en het luchtverkeersroutesysteem. Het aanbod van het luchtverkeer stijgt nu reeds uit boven de beschikbare capaciteit van het luchtverkeersroute systeem waardoor vertragingen optreden. Zowel in de aan- en afvoerroutes van het Schiphol vertrek- en naderingsverkeersgebied, als het overvliegend luchtverkeer moet een verbetering plaatsvinden om het toekomstige aanbod van luchtverkeer te kunnen accommoderen. Dat betekent dat sectoren dienen te worden opgesplitst, zowel in horizontale als in verti-

cale zin en extra routes buiten de huidige structuur moeten worden ontworpen. Hiervoor is noodzakelijk dat militair gecontroleerd luchtruim voor civiele doeleinden beschikbaar komt.

#### 4.5 Versterking catchment area

De omvang van de thuismarkt is van grote betekenis voor de aantrekkelijkheid van Schiphol als markt voor Air France-KLM alsmede voor andere luchtvaartmaatschappijen die de luchthaven willen opnemen in hun netwerk. De omvang van de thuismarkt hangt af van de aantrekkelijkheid van de regio als herkomst- en bestemmingsmarkt voor passagiers en vracht, maar ook van de concurrentie van aangrenzende luchthavens zoals Brussel, Düsseldorf en nieuwe luchthavens als Charleroi en Niederrhein. Naast haar concurrerend vermogen als vervoersknooppunt wordt de concurrentiekracht van Schiphol in sterke mate bepaald door de bereikbaarheid vanuit haar catchment area. Met name de afnemende bereikbaarheid van de Randstad zorgt ervoor dat steeds meer passagiers van buiten de Randstad via andere luchthavens reizen. Ook voor luchtvracht die over de weg over relatief grote afstanden moet worden aangevoerd, geldt dat Schiphol minder goed bereikbaar is. Verbetering van de achterlandverbindingen A2, A4 en A12 en aansluiting op het Europese HSL-netwerk (HST Oost en HSL Zuid) en snelle vrachtverbindingen per spoor kunnen de concurrentiepositie van de mainport in stand houden. De omvang van de thuismarkt kan verbeteren door:

- de regio Amsterdam meer aantrekkelijk te maken voor Europese hoofdkantoren
- de Zuidas en het te ontwikkelen logistieke terrein ten zuiden van Schiphol (A4 zone) te positioneren als internationale toplocatie
- Nederland als toeristische bestemming beter op de kaart te zetten
- gezamenlijk op te trekken in het aantrekken van toerisme en bedrijvigheid uit de opkomende markten van landen als Brazilië, Rusland, India en China.



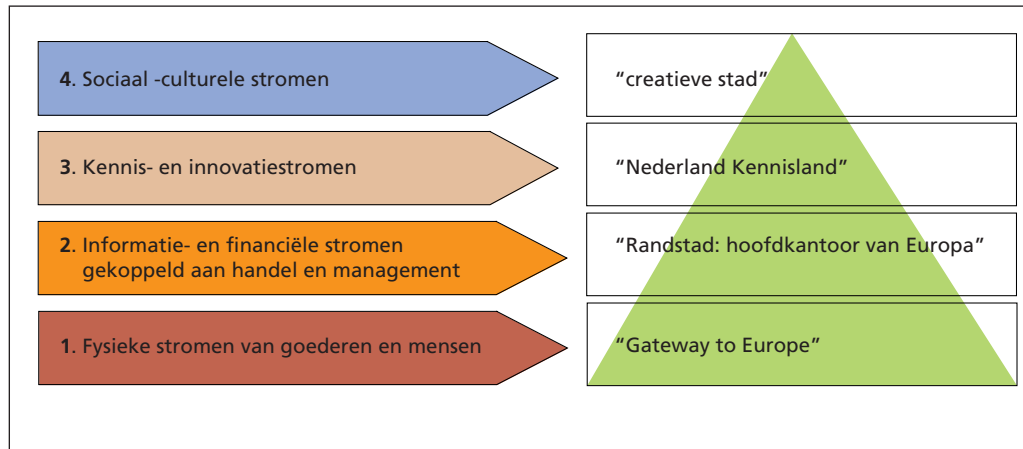
4.3 Hiërarchie van wereldsteden

## 4.6 Versterken internationale knooppunt functie regio

De positie van luchthavens en regio's is aan het veranderen. Traditionele economieën worden omgevormd tot van elkaar afhankelijke wereldwijd opererende economische centra. Er ontstaat een netwerksamenleving, die niet alleen georganiseerd is rond fysieke plaatsen, maar tevens rond stromen van informatie, mensen en geld. Grote internationale luchthavens ontwikkelen zich hierin als de nieuwe knooppunten in de opkomende mondiale netwerken. Grote internationale luchthavens dienen daarom gezien te worden vanuit een nieuw maatschappelijk en bestuurlijk perspectief: als katalysator voor die regio's en steden die zich willen positioneren als belangrijk economisch centrum in de wereld.

Wereldwijd kunnen rond internationale knooppunten verschillende stromen worden onderscheiden. De hiërarchische positie van zo'n knooppunt met de daarbij behorende stad en regio wordt niet alleen bepaald door zijn omvang, maar in toenemende mate door de onderlinge verwevenheid en mate van specialisatie van het netwerk met zowel bedrijven binnen de regio als met bedrijven en economische sectoren elders in de wereld.

De mainport Schiphol ondersteunt momenteel vooral de fysieke stromen van mensen en goederen, waardoor de regio aantrekkelijk is voor European Distribution



#### 4.4 Relatie tussen mainport-netwerk en regio

Centers (EDC), voor het houden van congressen en voor de toeristische sector in Nederland. Het netwerk van de luchthaven is ondersteunend en van grote betekenis voor de internationale hoofdkantoren die in de Amsterdam en omgeving gevestigd zijn en zou nog aanmerkelijk beter kunnen worden uitgebuit en ingezet voor het aantrekken van (buitenlandse) diensten en bedrijven die belang hebben bij een uitstekende internationale bereikbaarheid.

De provincie Noord-Holland werkt momenteel samen met de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer aan een regionale ontwikkelingsstrategie. Deze strategie is gericht op het vergroten van de aantrekkingskracht van de regio Amsterdam door het maken van een kwaliteitsslag in het vestigingsklimaat. Kwalitatief hoogwaardige milieus moeten ontwikkeld worden voor wonen en voor werken. De toekomst van de regio ligt

ook in verdere diversificatie van economische activiteiten en daarop aangepaste woon- en werkmilieus. De afhankelijkheid van dienstverlening en logistiek is op dit moment te groot. Door het creëren van internationaal aantrekkelijke vestigingsmilieus, het aanbieden van specifieke voordelen voor kansrijke sectoren in de regio en het gericht opzetten van marketing zullen meer sectoren zich in Amsterdam willen vestigen en zich gaan ontwikkelen. Diversificatie van de regionale economie en versterking van de clusters van bedrijven die in de regio al aanwezig zijn, moeten de concurrentiekracht van de regio verder versterken. Belangrijk is dat een kwaliteitsslag wordt gemaakt, waarbij het uitgebreide netwerk dat Schiphol biedt beter wordt benut en de regio ook aantrekkelijk wordt voor meer hoogwaardige bedrijven die daarvan gebruik maken.

#### 4.7 Duidelijke keuze voor primaire hub

De strategie van sector, regio en overheid is gericht op continuïteit van de mainport. Uit voorgaande is duidelijk geworden welke voorwaarden moeten worden vervuld om deze strategie te laten slagen. Met name het internationale netwerk van KLM en SkyTeam en het transferverkeer zijn essentieel voor mainport Schiphol. Scenario's zijn denkbaar waarbij Schiphol niet langer een primaire hub is voor een internationale alliantie. Het recente verleden kent voorbeelden van luchthavens waar zich zo'n scenario heeft voltrokken.

De luchthaven van Kopenhagen, vijftien jaar geleden in omvang vergelijkbaar met Schiphol, heeft zich ontwikkeld tot een secundaire hub voor Star Alliance. Passagiers met een intercontinentale herkomst of bestemming vliegen via Frankfurt. Recenter zijn de voorbeelden van Zürich en Brussel, waar de home carriers Swissair respectievelijk Sabena failliet zijn gegaan met alle gevolgen voor hun intercontinentale netwerk. In Brussel heeft dit geleid tot het vrijwel wegvallen van transferverkeer en een aanmerkelijke daling van het aantal passagiers.

Aantal bestemmingen	Sabena (2000)	SN Brussels (2005)
Europa	74	40
ICA	35	10
Totaal	109	50
Passagiersvolume	Brussel (2000)	Brussel (2004)
Aantal passagiers	21 mln	15,6 mln
percentage transfer	31,4%	8,7%

#### 4.5 Effect wegvallen hubfunctie op Zaventem

Wanneer een dergelijk scenario zich op Schiphol zou voltrekken, en de luchthaven terugvalt tot een herkomst/bestemmingsluchthaven, dan zal dit grote consequenties hebben voor de regio. De traditioneel sterke sectoren die het segment van intercontinentale zakelijke reizigers vertegenwoordigen, zullen dan voor een deel verdwijnen. De economie zal eerder regionaal dan internationaal georiënteerd zijn, met minder werkgelegenheid en een lagere bijdrage aan het Bruto Nationaal Product. Regionale ontwikkelingen, zoals de Zuidas, zullen in een ander perspectief komen te staan.

De luchtvaartsector kiest met de mainportstrategie nadrukkelijk niet voor dergelijke scenario's. Mochten zich echter ongewenst toch omstandigheden voordoen waarbij dergelijke scenario's waarschijnlijk worden, dan kan de ontwikkeling van de luchthaven hieraan worden aangepast; zowel qua functie van de faciliteiten (bijvoorbeeld een verschuiving van overstappende passagiers naar meer herkomst- en bestemmingsverkeer) als qua fasering. Dit geldt echter niet indien binnen zeer korte tijd een aanmerkelijke daling van het volume passagiers optreedt, zoals zich in Brussel heeft voorgedaan. Tegen een dergelijk "ramp-scenario" is, behoudens voorzichtigheid in de planning, geen enkele strategie opgewassen.



# 5. Doorkijk naar de lange termijn

**Een eerste doorkijk naar de lange termijn legt de horizon voor Schiphol voorbij het jaar 2012. Deze doorkijk geeft in hoofdlijnen weer op welke wijze de groei op de lange termijn geaccommodeerd kan worden. Het optimaal inzetten van de huidig beschikbare luchthavencapaciteit wordt hier aangemerkt als het benuttingalternatief. Een tweede doorkijk naar de lange termijn omvat de verkenning van de ontwikkeling van regionale luchthavens. Bij deze benadering wordt ingezet op het selectief aanwenden van de capaciteit op Schiphol voor de hub. Niet-Schiphol gebonden verkeer dient in dit geval uit te wijken naar een regionale luchthaven in de omgeving van Schiphol.**

## 5.1 Lange termijn ontwikkeling op Schiphol

Met het huidige banenstelsel is het goed mogelijk om gelijktijdig en onafhankelijk<sup>6)</sup> drie banen (2 plus 1 banenstelsel) of gelijktijdig vier banen van elkaar afhankelijk (2 plus 2 afhankelijk banenstelsel) te opereren tenzij er een stevige westelijke of zuidwestelijke wind is. Dan kunnen slechts twee banen gebruikt worden: de Kaagbaan en de Buitenveldertbaan. Dit betekent bij sterke (zuid)westelijke wind in de dagelijkse pieken een ernstige verstoring van de dienstregeling. Bij een ongewijzigd en vol belast banenstelsel krijgt 25% van de vluchten te kampen met een ernstige vertraging en 14% van de vluchten moet op deze dagen met harde of stormachtige (zuid)westenwind geannuleerd worden. Behalve dat zich gedurende de genoemde veertig dagen per jaar zeer ernstige verstoringen voordoen zullen zich, met het huidige banenstelsel, op nog eens circa 35 dagen per jaar ook minder ernstige verstoringen van de dienstregeling voordoen vanwege sterke (zuid) westenwind.

Van de grote luchthavens in Europa kampt alleen Schiphol met deze bijzondere windproblematiek vanwege vaak sterke, vanuit het westen variërende wind door de ligging vlak bij de Noordzee. Aangezien

6) Onafhankelijk baangebruik houdt in dat volgens de internationaal geldende regels de banen én de aan- en uitvliegroutes elkaar niet kruisen waardoor ze onder alle zichtomstandigheden veilig kunnen worden gebruikt. Is dit wel het geval, dan spreekt men van onderling afhankelijk baangebruik.

operationele beheersmaatregelen niet toereikend zijn om deze windproblematiek op te lossen is uitbreiding van de oost-west capaciteit, bijvoorbeeld door de aanleg van een tweede Kaagbaan, noodzakelijk. Daarmee stelt de te creëren oost-west capaciteit in feite de limiet aan de capaciteit en groei van Schiphol op de langere termijn. De provincie Noord-Holland heeft in haar streekplan Noord-Holland Zuid een ruimtereservering opgenomen voor zowel een extra oost-west baan als een extra noord-zuid baan.



5.1 Ruimtereservering voor banenstelsel Schiphol

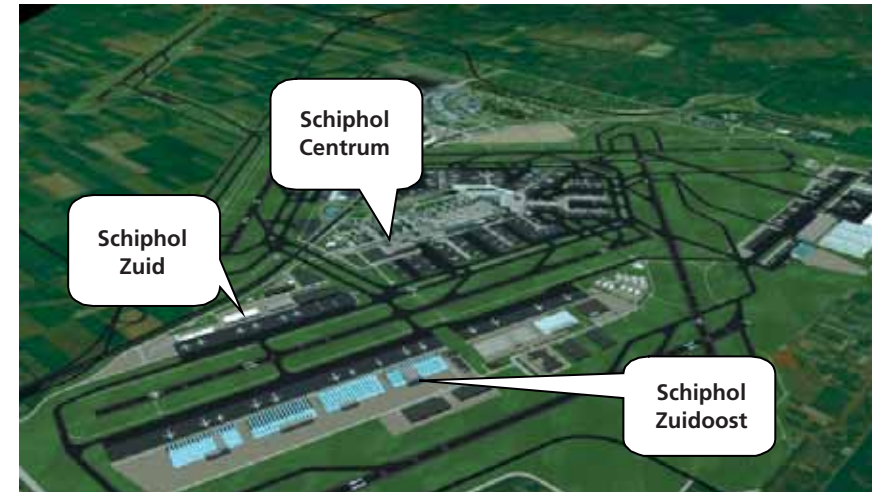
Realisatie van deze optie is uiteraard pas aan de orde, indien de marktgroei daarvoor aanleiding geeft en kan worden aangetoond dat het gebruik van een extra baan via een daarvoor geëigende m.e.r.-procedure binnen de vigerende milieukaders kan worden gerealiseerd.

### Passagiersarealen

Met circa 120 gates (nu circa 90) voor vliegtuigen, goed voor de afhandeling van 60 à 65 miljoen passagiers per jaar, bereikt Schiphol Centrum bij de huidige marktverwachting rond 2015 zijn maximale capaciteit. Het uitgangspunt is dat rond de jaren 2020/2025 circa 80 à 85 miljoen passagiers op Schiphol moeten kunnen worden afgehandeld. Afhankelijk van de ontwikkelingen van de huboperatie en die van de buitenlandse maatschappijen zal een nieuw passagiersareaal ontwikkeld moeten worden. Uit een oogpunt van een efficiënte afhandeling ligt het clusteren van de activiteiten van de huballiantie voor de hand. Dit geldt in mindere mate ook voor de afhandeling van de luchtvaartmaatschappijen van de overige allianties. Het gebied Schiphol Noordwest, gelegen tussen de rijksweg A4, de om te leggen rijksweg A9 en de Zwanenburgbaan, is om logistieke en verkeerskundige redenen de beste optie voor een nieuw passagiersareaal met een capaciteit van 20 tot 25 miljoen passagiers. Op korte termijn zal een businesscase opgesteld worden om te bepalen op welke wijze dit gebied ontwikkeld kan worden.



5.2 Lange termijn ontwikkeling passagiersarealen Schiphol



5.3 Lange termijn ontwikkeling vrachtarealen Schiphol

### Vrachtarealen

Schiphol heeft tot nu toe altijd voldoende ruimte kunnen reserveren om de verwachte lange termijn groei van het luchtvrachtvervoer te kunnen accommoderen. De ontwikkeling van de eerste fase van het Zuidoostareaal in 1997 en de reservering voor een omvangrijke tweede fase verhoogt de overslagcapaciteit van Schiphol aanzienlijk en onderstreept de sterke positie van Schiphol als vrachtvluchthaven. De gebieden Schiphol Centrum, Zuid en Zuidoost zijn via tunnels met elkaar verbonden. Deze tunnels hebben voor de toekomst voldoende capaciteit.

Voor het accommoderen van 3 à 3,5 miljoen ton vracht in 2020/2025 is uitbreiding nodig van de ruimtelijke voorzieningen aan de *eerste linie vrachtstations*. Dit zijn de vrachtgebouwen die direct aan de platformen

grenzen waar de vrachtvliegtuigen geparkeerd worden. In deze eerste linie vrachtgebouwen wordt de vertrekkende lading opgebouwd in vrachtunits die geschikt zijn om in te laden in het vliegtuig en waar dus ook de per vliegtuig aangekomen vrachtunits weer worden afgebroken. Op de lange termijn zullen de eerste linie activiteiten voor vracht zich op Zuidoost en Zuid concentreren, ook voor de hub van SkyTeam. Door de uitbreiding van de terminal op Centrum kan slechts een beperkt deel voor vracht overblijven voor specifieke afhandeling.

Voor de *tweede linie vrachtgebouwen*, waar expediteurs en andere logistieke dienstverleners voor de verdere afhandeling van de vracht zorgen, is eveneens een uitbreiding nodig. In de huidige situatie zijn de tweede

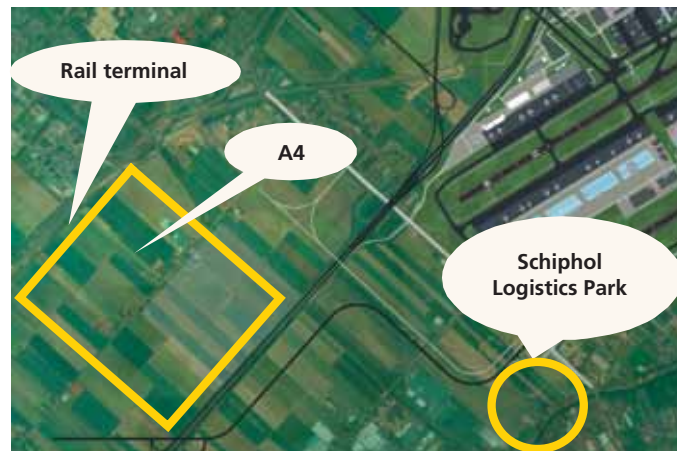
linie activiteiten voor een groot deel aanwezig op Schiphol Zuidoost. Vanwege de planologische reservering voor een mogelijke parallelle Kaagbaan is hier geen ruimte meer beschikbaar. Voorzien is dat deze activiteiten grotendeels geïntegreerd worden in de aangrenzende gebieden rondom Schiphol, met name de A4 zone. Dit gebied ten zuidoosten van Hoofddorp, tussen Rijksweg A4, de spoorlijn, de Geniedijk en de Bennebroekerweg is circa 300 hectare groot. De A4 zone is een aantrekkelijke en unieke locatie voor luchthaven-gerelateerde logistieke activiteiten. De locatie is met betrekking tot de ontsluiting naar het rijkswegenstelsel zonder meer goed te noemen. Wel dient zorggedragen te worden voor een goede, ongestoorde verbinding met de eerste linie activiteiten op Schiphol. Aangezien de A4-zone direct grenst aan de spoorlijn en het rangeerterrein bij Hoofddorp, biedt de A4-zone tevens de mogelijkheid

tot het creëren van een railterminal voor de overslag van tijdskritische goederen, die anders over de weg door Europa vervoerd moeten worden.

De komende jaren is nog niet te verwachten dat er een besluit valt over de aanleg van de parallelle Kaagbaan. Om deze periode te overbruggen en tegemoet te kunnen komen aan de vraag vanuit de markt naar tweede linie faciliteiten, is het de bedoeling deze onder andere te huisvesten op Schiphol Logistics Park (SLP), een te ontwikkelen gebied ten zuiden van de N201.

## 5.2 Regionale luchthavens

Tot op heden wordt voor de lange termijn gekozen voor het volledig benutten van de capaciteit van Schiphol voor het accommoderen van de groei van de luchtvaart. Bij het ontstaan van grote capaciteitsproblemen kan overwogen worden over te gaan tot uitplaatsing van segmenten naar een andere luchthaven. Hierdoor wordt de capaciteit op Schiphol primair aangewend voor hubverkeer.



5.4 Tweede linieareal voor vracht (A4 zone - Schiphol Logistics Park)

Een aantal luchthavens in Europa heeft de groei van het vliegverkeer opgevangen door de introductie van een multi-airportsysteem. Enkele voorbeelden zijn:

Londen: Heathrow – Gatwick – Stansted

Parijs: Charles de Gaulle – Orly

Frankfurt: Frankfurt – Hahn

Milaan: Linate – Malpensa

Veelal ingegeven door capaciteitsproblemen is er gekozen om bepaalde segmenten uit te plaatsen naar een andere luchthaven die hetzelfde marktgebied bedient. Zo kent Hahn een specifieke ontwikkeling voor vracht en low cost; Orly, Linate en Gatwick voor herkomst/bestemmingsverkeer en Stansted voor low cost en vracht.

Door de sector wordt mede op verzoek van het Noordvleugel Overleg naar de mogelijkheid van uitplaatsing van verkeer naar de luchthaven Lelystad een Business Case uitgevoerd. Deze gaat in op de regionaal-economische effecten, de capaciteit, de milieueffecten en de landzijdige infrastructuur.

De luchthaven Lelystad heeft op dit moment geen volwaardige landingsbaan (1250 meter lang en 30 meter breed) voor het uitplaatsen van de genoemde segmenten. Naast de benodigde baanverlenging zal er geïnvesteerd moeten worden in luchtverkeersleiding, in een terminal en in operationele voorzieningen

(security etc.). Belangrijk aandachtspunt bij het uitplaatsen van verkeer naar Lelystad is de milieuhinder die zal ontstaan in een nieuw dunbevolkt gebied. De ervaring met de Polderbaan leert dat het verplaatsen van hinder naar nieuwe gebieden kan leiden tot een sterke toename van de hinderbeleving waardoor het draagvlak voor de luchthavenontwikkeling onder druk komt te staan. Daar staat tegenover dat verplaatsen van luchtvaartactiviteiten ook werkgelegenheid zal genereren.

Voor regionale luchthavens geldt dat de bijdrage van de luchthaven direct en indirect aan de werkgelegenheid in de regio overeenkomt met circa 1500 arbeidsplaatsen per miljoen passagiersbewegingen (York Aviation 2004) voor regionale luchthavens. Het verplaatsen van 40.000 vliegtuigbewegingen naar Lelystad zou dan voor Flevoland neerkomen op circa 6.000 directe en indirecte arbeidsplaatsen.

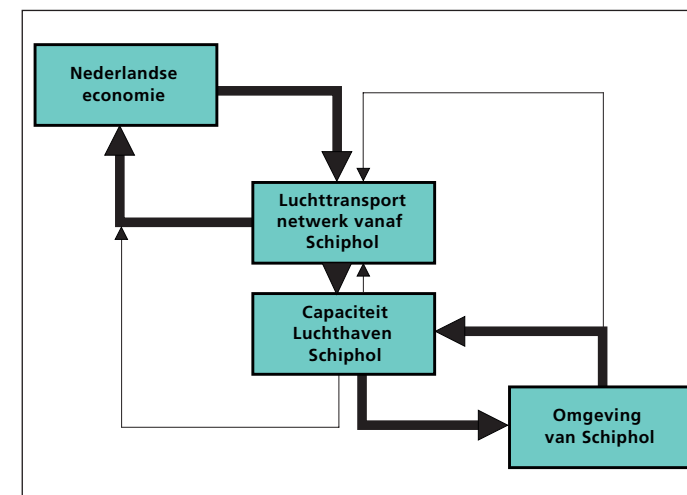
## 6. Wat moet er gebeuren?

Een verantwoorde ontwikkeling van de mainport moet leiden tot een toename van welzijn en welvaart in Nederland. Deze duurzame ontwikkeling kan alleen tot stand komen in een afgewogen en integrale mainportstrategie met duidelijke betrokkenheid van alle stakeholders. Het is essentieel dat al op korte termijn (uiterlijk 2006) voldoende geluidscapaciteit beschikbaar komt en dat de rijksoverheid gezamenlijk met de betrokken lokale overheden en de luchtvaartsector, spoedig overeenstemming bereikt over het te voeren beleid en het daaruit voortvloeiende uitvoeringsprogramma voor de middellange en langere termijn.

### 6.1 Commitment van alle partijen noodzakelijk

Het welslagen van de mainport Schiphol is afhankelijk van een goede samenwerking tussen alle belanghebbenden. Er is een duidelijke rolverdeling aan te geven. Van de betrokken overheden wordt een duidelijk commitment verwacht betreffende de mainportontwik-

keling. Naast de randvoorwaarden waaraan de luchtvaartactiviteiten zijn onderworpen, verwacht de sector ook een voorwaardenscheppend beleid in het creëren van een level playing field, het versterken van het vestigingsklimaat en het verbeteren van de landzijdige infrastructuur. De luchthaven Schiphol moet zorgen voor voldoende capaciteit, die primair ten dienste staat van de netwerkontwikkeling. KLM en SkyTeam dienen op hun beurt te zorgen voor het uit bouwen van het netwerk door het vergroten van het aantal bestemmingen en frequenties die vanaf Schiphol worden bediend. Luchtverkeersleiding Nederland moet de mainportontwikkeling mogelijk maken door een



6.1 Mainportproces Schiphol

adequate dienstverlening met een steeds op de vraag afgestemde capaciteit. De directe omgeving zal naast de lusten te weten werkgelegenheid, de mogelijkheid om te reizen en een belangrijke bijdrage aan de welvaart van Nederland er rekening mee moeten houden dat een zekere vorm van hinder onvermijdelijk is. Het is zaak met alle stakeholders een evenwichtige balans tussen economie en milieu te vinden.

## 6.2 Voldoende ruimtelijke capaciteit

Voor de verdere ontwikkeling van de mainport na 2012 is extra ruimte nodig voor uitbreiding van het banenstelsel en het passagiersareaal. In het Streekplan Noord-Holland Zuid en in de Nota Ruimte zijn hiertoe inmiddels ruimtereserveringen opgenomen. De ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven betekent ook dat beperkingen worden opgelegd aan de woningbouw in de directe omgeving van Schiphol. De Nota Ruimte sluit grootschalige woningbouw uit in de zogenaamde 20 Ke zone rondom de luchthaven Schiphol. Voor de noodzakelijke uitbreiding van de capaciteit van het luchtruim zal de Nederlandse overheid met het Ministerie van Defensie en in Europees verband afspraken moeten maken.

## 6.3 Voldoende milieucapaciteit

Het huidige stelsel van handhaving en milieunormering vormt het grootste knelpunt voor verdere groei van Schiphol. De beperkingen die in het handhavingssysteem zijn gesteld aan het baangebruik, leiden ertoe

dat Schiphol steeds opnieuw tegen haar milieu- en geluidsgrenzen oploopt, zonder dat er feitelijk sprake is van een overschrijding van de milieu- en geluidsbelasting. Het huidige stelsel, dat uniek is in de wereld, is niet logisch en dwingt de sector tot keuzes die vaak niet in het belang zijn van de omgeving. Bij gemeenten en bewoners in de omgeving van Schiphol is er behoefte aan transparante regelgeving en handhaafbare normen.

Een gebalanceerde ontwikkeling die groei van de luchtvaart combineert met een goed beschermingsniveau is mogelijk door een “balanced approach”, bestaande uit het treffen van bronmaatregelen, het verbeteren van operationele procedures en het niet grootschalig bouwen van woningen in de directe omgeving van Schiphol. Veruit het grootste effect gaat uit van maatregelen aan de bron: het schoner en stiller worden van vliegtuigen. De sector zal zich maximaal blijven inspannen om hinder te beperken en om in milieupzicht zo duurzaam mogelijk te werken door te blijven investeren in moderne vloot, optimale vliegroutes, communicatie en geluidsisolatie. Dat er hinder voor de omgeving optreedt is onvermijdelijk. Natuurlijk zal deze binnen de wettelijk vastgestelde grenzen moeten blijven.

## 6.4 Level Playing Field

Tegenover de in Europa al ver doorgevoerde liberalisering, bestaan er tussen de verschillende EU staten nog grote verschillen in subsidiering, kostendoorberekening, milieurestricties en belastingmaatregelen op luchtvaart- en luchthaveninfrastructuur. Voor Schiphol behoren deze heffingen en maatregelen in vergelijking tot de concurrentie tot zowel de hoogste als de strengste in Europa. Dit betreft met name:

- de heffingen en kosten voor geluidsisolatie: deze overtreffen de totale geluidsisolatie kosten van alle andere Europese luchthavens tezamen;
- de snel oplopende kosten voor beveiliging (security) die op Schiphol in zijn geheel door de luchtvaart worden gedragen, terwijl op veel andere Europese luchthavens en op alle Amerikaanse luchthavens dit een staatsaangelegenheid is;
- de maatregelen en beperkingen met betrekking tot geluid en externe veiligheid; doorvoering van dit regime op andere grote Europese luchthavens zou de sloop van een grote aantal woningen betekenen (o.a. Londen Heathrow, Frankfurt, Brussel).

De Nederlandse luchtvaartsector heeft in het kader van de Nederlandse maatschappelijke context begrip voor deze maatregelen, maar waarschuwt wel voor de daarmee gepaard gaande excessieve kosten die de concurrentiepositie van Schiphol benadelen. Zij pleit er dan ook voor om, daar waar mogelijk, aan te sluiten bij Europese wet- en regelgeving.

Op het gebied van landingsrechten zal er op de lange termijn ook toegewerkt worden naar een level playing field op Europees niveau. Op dit moment heeft de Europese Commissie het mandaat om met Amerika te onderhandelen over de invulling van een zogenaamde Open Aviation Area. De onderhandelingen richten zich op het maken van afspraken over markttoegang, investeringsrechten en zaken als veiligheid, security, milieu en staatsteun. Komt er uiteindelijk een Open Aviation Area tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten dan zal dit op termijn de basis kunnen vormen voor multilaterale afspraken met landen elders. In deze situatie is het essentieel dat Nederland haar "aandeel" in de landingsrechten behoudt. Nederland heeft op dit moment een sterke positie op het gebied van landingsrechten. Wensen tot uitbreiding van deze rechten zijn er, zowel op het gebied van passage als vracht, voor onder andere de landen Rusland, Japan, Korea en China. De overheid zal met een duidelijke kader moeten komen als het gaat om luchtvaartverdragen, de ontwikkeling van het mainportnetwerk en het belang daarin van de home carrier. Tevens dient er duidelijkheid te komen in de verschuiving van een mandaat vanuit Den Haag naar Brussel.

## 6.5 Uitvoering van beleid: sterke regie op regionale ontwikkeling

Implementatie van dit beleid vraagt om een slagvaardige bestuur- en samenwerkingsstructuur (governance) met als belangrijke actoren de rijksoverheid, regionale



overheden en de luchtvaartsector. Dit vraagt om eenduidige regie en besturing van de ontwikkelingen rondom Schiphol, een gebiedsgerichte aanpak, die voldoende ruimte biedt aan partijen om te participeren en een gezamenlijk overeengekomen uitvoerings- en investeringsprogramma

Gebiedsgerichte uitwerking dient daarbij invulling te geven aan de aspecten die de concurrentiepositie van de regio bepalen, zoals de luchthavenontwikkeling, ruimtelijke vernieuwing (wonen en werken), ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving, de infrastructuur, woningbouw en water/groen. Naar de mening van de luchtvaartsector moet onder de regie van het kabinet en met betrokken overheden en bedrijfsleven op korte termijn overeenstemming worden bereikt over een "Plan van Aanpak voor een concurrerende Mainport regio".

Vanuit de regio (provincie, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en Schiphol) is in dit verband inmiddels het initiatief genomen tot het opstellen van een uitvoeringsprogramma voor de periode 2005-2020.

## 6.6 Concrete actie

Veel plannen die in de afgelopen jaren zijn ontwikkeld om problemen in de mainport regio op te lossen zijn 'stukgelopen' op de sterk versnipperde bestuurlijke aanpak. Om de mainportvisie waar te maken is een aanpak nodig met snellere doorlooptijden, minder

ingewikkelde besluitvormingstrajecten, en meer samenwerking tussen de verschillende partijen. Tegen de achtergrond van een duidelijke visie kunnen concrete projecten eenduidiger worden gerangschikt: projecten die een grotere bijdrage leveren aan de doelstelling, het versterken van de concurrentiepositie van Schiphol, komen hoger op de ranglijst dan projecten die dat minder doen. De sector komt met een concreet programma voor de middellange en lange termijn.

Van de overheid wordt verwacht dat zij op regionaal en landelijk niveau een bijdrage levert door de mainportontwikkeling in te zetten op:

- Aanpassen milieustelsel voor het vrijmaken van de gegenereerde milieuruimte
- Daadwerkelijk en op korte termijn aanpakken van de doorstroming op de achterlandverbindingen (A2, A4 en A12 en de HST Oost)
- Goede ontsluiting van de huidige en toekomstige arealen van Schiphol (o.a. omlegging A9, parallelstructuur A4 en realisatie verbinding A9-N201).
- Verbeteren van de kwaliteit van de woon- en werkmilieus in de regio
- Ontwikkelen Zuidas als internationale toplocatie
- Verbeteren van de vestigingsvoorwaarden voor internationale bedrijven
- Stimuleren Nederland als bestemming of Gateway to Europe voor toeristen

- Stimuleren samenwerking tussen bedrijven en sectoren ter versterking van de internationale concurrentie
- Stimuleren vestiging nieuwe kansrijke sectoren

Om de aansluiting van de mainport Schiphol met de Europese kopgroep te borgen, moet de stap van 'praten naar doen' worden gemaakt.

# Deelrapport – 2

## Het Milieustelsel Ervaringen en verbeteringen

# 1 Inleiding

20 februari 2003, een mijlpaal in de geschiedenis van Schiphol. De Polderbaan, waarover op dat moment ruim 30 jaar gesproken was, werd in gebruik genomen. Dit moment betekende niet alleen een nieuwe baan voor Schiphol, maar ook nieuwe wet- en regelgeving.

Betrokkenen, ook de luchtvaartsector, hadden grote verwachtingen van dit nieuwe tijdperk. De mainport zou verder ontwikkeld kunnen worden. Tegelijkertijd had ook iedereen behoefte aan zekerheid: de mogelijkheid om op een afgesproken moment terug te kunnen kijken om vervolgens aanpassingen – verbeteringen – te kunnen aanbrengen aan dat nieuwe stelsel. In de Eerste Kamer werd afgesproken om uiterlijk na drie jaar te evalueren of dat wat met het nieuwe stelsel was beoogd, ook is behaald.

Nu, bijna drie jaar na dat heugelijke moment op 20 februari 2003, heeft een ieder ervaringen opgedaan met het gebruik van het nieuwe banenstelsel en de bijbehorende wet- en regelgeving. Zo ook de sector als primaire gebruiker van het stelsel. In die hoedanigheid vinden wij, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)\*, KLM en Schiphol Group, het van belang om onze ervaringen voor u uiteen te zetten. Op basis van onze eigen ervaringen, maar ook die van de regio, geven wij

tevens aan in hoeverre er verbeteringen aan het huidige milieustelsel mogelijk dan wel noodzakelijk zijn.

Uitgangspunt voor ons verbetervoorstel is de mainportstrategie voor Schiphol. In deelrapport 1 heeft u kunnen lezen hoe belangrijk het behoud van de mainport Schiphol is. Deelrapport 2 betreft het milieustelsel.

Hoofdstuk 2 begint met de geschiedenis: van de Planologische Kernbeslissing Schiphol (PKB) naar de Wet luchtvaart. Hoofdstuk 3 beschrijft de inrichting van het huidige stelsel. In hoofdstuk 4 geven wij aan wat de ervaringen van het stelsel zijn in de praktijk en welke knelpunten dit oplevert voor de sector en de regio. Hoofdstuk 5 betreft de periode tot ongeveer 2008. In deze periode denken wij dat de capaciteit in het huidige milieustelsel beter kan worden benut. Tot slot vindt u in hoofdstuk 6 met welke voorstellen tot verbetering wij deze knelpunten denken op te lossen.

\* Als Zelfstandig Bestuursorgaan valt Luchtverkeersleiding Nederland onder de politieke verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat en kan daarom niet zonder meer tot de Nederlandse Luchtvaartsector worden gerekend. Onder de term 'sector' valt in dit verbetervoorstel voor de leesbaarheid echter ook de Luchtverkeersleiding Nederland, mede vanwege de sterke verwevenheid van de bedrijfsprocessen van de Luchtverkeersleiding Nederland met de luchtvaartsector.

## 2 Van PKB naar Wet luchtvaart

**Na ruim dertig jaar praten was die er dan: de Polderbaan. Maar hoe moet de baan nu gebruikt worden? Alles wat in het nieuwe stelsel is vastgelegd, vloeit voort uit gedachten en discussies uit het verleden, voorafgaand aan de aanleg van de Polderbaan.**

### 2.1 Een korte terugblik

Het Kabinet koos in het begin van de jaren negentig voor een dubbeldoelstelling voor Schiphol: Schiphol moet zich als mainport kunnen ontwikkelen, maar moet ook zodanig ingekaderd worden dat de kwaliteit van de leefomgeving niet verslechtert en deels verbetert. Als voorwaarde voor de aanleg van de Polderbaan werd afgesproken dat de situatie vanaf de ingebruikname van de Polderbaan zou worden vergeleken met de situatie in 1990.

Dit perspectief werd vervolgens in december 1995 neergelegd in de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving (PKB). De PKB kende ruimtelijke elementen, gebruiksbeperkingen en grenzen ten aanzien van de milieubelasting die door het vliegverkeer van en naar Schiphol veroorzaakt mocht worden. Voor geluid was

het beschermingsniveau voor het vijfbanenstelsel hoger dan het beschermingsniveau voor het vierbanenstelsel. De aanleg van de Polderbaan zou dus tot een aanmerkelijke verbetering van de geluidbelasting moeten leiden.

In de PKB was tevens een plafond opgenomen voor het maximum aantal passagiers (44 miljoen) en het maximum aantal tonnen vracht (3,3 miljoen) dat per jaar door Schiphol afgehandeld mocht worden.

Kort na het vaststellen van de PKB werd in oktober 1996 de "Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol" vastgesteld. De verschillende elementen uit de PKB werden in de aanwijzing opgenomen. Al tijdens de laatste fase van het vaststellen van de PKB bleek echter dat het vliegverkeer op Schiphol sneller zou groeien dan in eerste instantie was verwacht. Indien deze groei door zou zetten, zouden de vastgestelde volumeplafonds al kort na de overgang naar het vijfbanenstelsel bereikt worden. Dit is mede aanleiding geweest voor een nadere bezinning op de toekomst van de luchtvaart in Nederland.

In het najaar van 1995 werd een aanvang gemaakt met het project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI). In het kader van dit project werd

een groot aantal studies en onderzoeken verricht. In november 1997 heeft het kabinet een Integrale Beleidsvisie (IBV) uitgebracht. Met deze visie gaf het kabinet aan dat het mogelijk zou moeten zijn dat de luchtvaart groeit boven de volumeplafonds van de PKB. Voorwaarde was wel dat er een balans zou zijn tussen milieu en economie, bovendien moest het beslag dat op de beschikbare ruimte zou worden gelegd binnen aanvaardbare grenzen blijven.

De TNLI-studies en de IBV hebben in december 1998 geresulteerd in de Strategische beleidskeuze toekomst luchtvaart (Sbtl). In de Sbtl stelde het kabinet voor de middellange termijn (vanaf 2003) het volgende doel: Schiphol zal vanaf 2003 de beschikking hebben over het nieuwe banenstelsel en dit stelsel zal dan functioneren onder een geïntegreerd stelsel van nieuwe grenswaarden, dat gelijkwaardig dient te zijn aan de toenmalige milieu- en veiligheidsnormen. Het nieuwe stelsel zou beter meetbaar en handhaafbaar zijn. Aantallen passagiers noch aantallen vliegbewegingen zouden daarbij het criterium zijn. Met dit stelsel zou een capaciteit mogelijk zijn die hoger zou liggen dan de toenmalige plafonds, namelijk ca. 600.000 vliegbewegingen. Daarbij wilden kabinet en luchtvaartsector, onder de noemer van de 'ontvlechting' onderlinge verhoudingen scheppen zoals die gebruikelijk zijn tussen overheid en bedrijfsleven ('Schiphol als bedrijf').

De Sbtl werd nader uitgewerkt in de nota Toekomst van de nationale luchthaven (Tnl-nota) van december 1999. Deze nota schetste voor de middellange termijn de hoofdlijnen van het nieuwe stelsel van milieuregels en hoe dit stelsel zich verhield ten opzichte van de toen geldende normen. Bovendien gaf de nota de wijze weer waarop dit nieuwe stelsel wettelijk zou worden verankerd en hoe de verhoudingen tussen overheid en luchtvaartsector worden aangepast. Nadere keuzes van het kabinet met betrekking tot de invulling van het stelsel van grenswaarden zijn neergelegd in de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 31 mei 2000 over de toekomst van de nationale luchthaven (kamerstukken II 1999-2000, 26 959, nr. 3) en in de mainportnotitie Schiphol (kamerstukken II 1999-2000, 26 959, nr.6).

## 2.2 Toetsingscriteria Tnl-nota

Volgens de Tnl-nota moet het milieustelsel transparant, beter meetbaar en handhaafbaar zijn, goed aansluiten bij de ondervonden hinder, rechtszekerheid bieden, technisch en praktisch uitvoerbaar zijn, alsmede gelijkwaardig zijn aan de PKB Schiphol en Omgeving. Bovendien is bekeken of ten opzichte van de PKB, de luchtvaartsector voldoende sturingsmogelijkheden zou hebben.

Volgens de nota is één van de belangrijkste elementen de gelijkwaardigheid. Het nieuwe milieustelsel is een per saldo gelijkwaardige vertaling van de PKB.

Daarvoor is in de Schipholwet een aantal specifieke criteria geformuleerd. Het nieuwe milieustelsel zou namelijk in werking treden bij de aanvang van het gebruik van de Polderbaan. Met het nieuwe milieustelsel wilde het kabinet met een beter stelsel komen en tegelijkertijd de geluidwinst van de ingebruikname van de Polderbaan, zoals vastgelegd in de PKB, voor de toekomst behouden. In aanvulling daarop mogen de veiligheid en de luchtkwaliteit niet verslechteren ten opzichte van 1990.

### 2.3 Kenmerken Schipholwet

De Schipholwet vormt de basis voor het nieuwe normenstelsel. Een nieuwe wet was noodzakelijk omdat het nieuwe stelsel van grenswaarden en het nieuwe handhavingstelsel niet op de toen vigerende wet (de Luchtvaartwet) konden worden gebaseerd.

Naast een stelsel van nieuwe grenswaarden, regelt de nieuwe wet ook de handhaving (voortaan door de Inspecteur-generaal van Verkeer en Waterstaat) en de informatievoorziening. De nieuwe verhouding tussen de overheid en de luchtvaartsector krijgt op enkele punten in de wet een plaats. Er wordt een duidelijke scheiding van rollen aangebracht. De eigen verantwoordelijkheid van de sector als geheel, maar ook van de individuele partijen, voor het gebruik van de luchthaven staat voorop. De overheid stelt randvoorwaarden, de sector krijgt de gelegenheid om zich binnen de randvoorwaarden te ontwikkelen. Directe

bemoeienis met de bedrijfsvoering, zoals die voorheen bijvoorbeeld tot uitdrukking kwam in de vaststelling van het gebruiksplan van de luchthaven, past daar niet meer bij. Nieuw is ook de gezamenlijke zorgplicht. De luchthavenexploitant, de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen zullen voortaan elk individueel, maar ook in onderlinge samenwerking, ervoor moeten zorgen dat de gestelde grenswaarden niet worden overschreden en dat regels niet worden overtreden.

De Schipholwet kent tot slot een aantal overgangsbepalingen die volgens de memorie van toelichting bij de wet er onder andere voor zorgen dat het nieuwe stelsel een aan het PKB-stelsel gelijkwaardige bescherming biedt.

#### **Kerngedachte: zo min mogelijk woningen belasten**

Voorwaarde voor de aanleg van de Polderbaan was een verbetering van de leefomgeving ten opzichte van 1990. Deze doelstelling werd afgemeten door geluid-belaste woningen te tellen in de omgeving van Schiphol. Simpel gezegd: hoe minder woningen overvlogen worden, hoe beter. Om dit te realiseren werd de Polderbaan aangelegd op de plek waar die nu ligt: noord-zuid. De Polderbaan is daar dus niet neergelegd omdat dat vanaf vliegtechnisch oogpunt de meest wenselijke locatie is. Immers, vanwege de rond Schiphol overheersende zuidwestelijke winden zou een oost-west georiënteerde baan de voorkeur hebben gehad. Met de aanleg van de vijfde baan, werden in het nieuwe stelsel regels opgenomen voor baan- en

routegebruik. De grenswaarden in de handhavingspunten bepalen welke banen gebruikt moeten worden, de zogenaamde meest 'geluidpreferente' banen. Dit zijn de banen die zo gunstig mogelijk liggen ten opzichte van de omgeving. Tevens zorgen de regels ervoor dat banen die tot te veel overlast leiden in nabijgelegen woonkernen, in de nacht gesloten zijn. De regels voor het routegebruik zorgen ervoor dat het vliegverkeer zoveel mogelijk geconcentreerd wordt boven relatief dunner bevolkt gebied.

### **Bescherming tegen de gevolgen van het vliegverkeer op Schiphol**

Er worden geen absolute grenzen gesteld aan de groei van het vliegverkeer door hoeveelheden vliegtuigbewegingen, passagiers of tonnen vracht te normeren. In plaats daarvan gelden er grenswaarden ten aanzien van de gevolgen van het vliegverkeer: geluidbelasting, externe veiligheid, en lokale luchtverontreiniging. Zo worden er jaarlijks een Totaal Volume Geluid, een Totaal Risico Gewicht, en de emissies van vijf luchtverontreinigende stoffen berekend. Het Totaal Volume Geluid stelt een grens aan de totale hoeveelheid geluid dat per jaar gemiddeld is toegestaan. Op die manier wordt het totaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen toch gelimiteert. Het Totaal Risico Gewicht is een grenswaarde voor het geheel aan risico's dat per jaar gemiddeld is toegestaan. Ook deze grenswaarde limiteert het totaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen. Het Totaal Risico Gewicht wordt alleen beïn-

vloed door het startgewicht van een vliegtuig en de gemiddelde ongevalskans, die gebaseerd is op historische ongevalsdata.

Een van de belangrijkste kenmerken van de wet was dat de sector zelf binnen deze grenswaarden zou kunnen streven naar een optimale benutting van de ter beschikking staande milieuruimte. Wanneer grenswaarden worden overschreden volgt een sanctie.

### **Toezicht op de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving**

Op de verdeling van het vliegverkeer over de omgeving wordt toegezien door handhavingspunten voor geluid en regels voor baan- en routegebruik waaraan naderend en vertrekkend verkeer moet voldoen. De handhavingspunten stellen grenzen aan de geluidbelasting. Voor het etmaal zijn er 35 handhavingspunten gedefinieerd, voor de nacht zijn dat er 25. In de handhavingspunten wordt de geluidbelasting over een jaar berekend. Wanneer in een of meer handhavingspunten de grenswaarde wordt overschreden volgt een ingreep door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Bij overschrijding van de regels voor baan- en routegebruik volgt een boete voor de gezagvoerder of de luchtverkeersleiding. De Inspectie ziet toe op zowel de grenswaarden voor geluid, externe veiligheid, en lokale luchtverontreiniging als de regels voor baan- en routegebruik.



### **Hinderbeperking is een zaak van de sector en de regio**

Er is een Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) in het leven geroepen als opvolger van de Commissie Geluidhinder Schiphol (CGS). CROS heeft niet – zoals CGS dat wel had – primair een adviesfunctie richting de minister, maar is voornamelijk bedoeld als overlegplatform voor sector en regio om tot hinderbeperkende maatregelen te komen. Deze maatregelen moeten passen binnen het wettelijk kader van regels en grenswaarden.

### **Een heldere ruimtelijke afbakening**

Het Luchthavenindelingbesluit bakent op de eerste plaats het gebied van de luchthaven af. Daarnaast bevat dit besluit de nodige regels voor de bestemming en het gebruik van het luchthavengebied. Voor de omgeving van de luchthaven bevat het besluit regels die de ruimtelijke indeling afstemmen op de nabijheid van de luchthaven. In het zogenoemde beperkingengebied mag bijvoorbeeld niet gebouwd worden, waar dit uit oogpunt van veiligheid of geluidbelasting ongewenst is. Op die manier moeten het Luchthavenindelingbesluit en het Luchthavenverkeerbesluit in samenspel bescherming bieden ten aanzien van veiligheid en geluid.

## **2.4 Zienswijzen sector in 2002**

De sectorpartijen hebben tijdens de totstandkoming van de Schipholwet gebruik gemaakt van de gelegen-

heid om hun zienswijze op de milieueffectrapportage en de uitvoeringsbesluiten te geven (zie hiervoor ook bijlage 1). Volgens de sector hielden de voorliggende uitvoeringsbesluiten onvoldoende rekening met de mogelijkheid dat omstandigheden wijzigen en dat de nieuwe systematiek wordt aangepast op grond van leereffecten. Bij de uitwerking van de PKB was immers gebleken, dat een nieuw stelsel omissies en ‘kinderziektes’ vertoont. Een nieuw normenstelsel zou daarom in de praktijk niet altijd na te leven zijn. Een andere reden om te evalueren was dat het ontwikkelen van een per saldo gelijkwaardig stelsel aan de PKB erg complex was. Pas in de praktijk zou daarom volgens Schiphol Group kunnen worden gezien of omissies zouden optreden.

In haar zienswijze vroeg Schiphol Group onder meer aandacht voor scenariogevoeligheid, het toepassen van hybride modellering bij de bepaling van grenswaarden voor geluid en voor luchtverontreiniging, omdat die bij een vertraagde vlootvernieuwing snel overschreden zouden kunnen worden.

KLM en LVNL toonden zich in hun zienswijze vooral bezorgd over het feit dat het nieuwe normenstelsel zich voor wat betreft de verdeling van het verkeer over de omgeving langs twee lijnen tot de luchtvaartsector richt. Enerzijds worden middelvoorschriften gesteld (o.a. regels voor route- en baangebruik), anderzijds worden doelvoorschriften gesteld (o.a. voor de geluid-

belasting in de handhavingspunten). “De kern van de zaak is dat de middelvoorschriften de stuurruimte voor de sectorpartijen beperken waarbinnen zij tot een optimale ontwikkeling van het luchtverkeer binnen de doelvoorschriften kunnen komen, zonder dat dit leidt tot vermindering van hinder.”

“Alleen de praktijk kan uitwijzen of het binnen deze grenzen wel mogelijk is de in de invoerscenario’s beoogde verkeersintensiteiten (uurcapaciteit) veilig af te wikkelen. Het is daarom maar de vraag of de door de luchtvaartsector beoogde capaciteit kan worden gehaald om daarmee de door de Wet nagestreefde mainportdoelstelling invulling te geven. Immers, om mainport te blijven moet de luchthaven binnen de gegeven grenzen kunnen groeien”. Aldus KLM. De maatschappij doelde daarmee op het feit dat de luchtvaartsector in 2000 ten behoeve van de vaststelling van de grenswaarden voor geluid in de nieuwe wet, scenario’s had moeten aanleveren voor 2005 en 2010, terwijl de ontwikkeling van de luchtvaart tot 2010 met veel onzekerheden is omgeven. De feitelijke ontwikkeling kan en zal, door oorzaken waar de Nederlandse overheid en de Nederlandse luchtvaartsector nauwelijks invloed op hebben, anders zijn dan deze scenario’s aangeven. De gebeurtenissen van 11 september 2001 waren daarvan al een duidelijke illustratie.

KLM wilde daarom dat in het MER en het Luchthavenverkeerbesluit, bij de bepaling van de grenswaarden, rekening zou worden gehouden met deze scenario-gevoeligheid. Niet om meer, maar ook niet om minder ruimte voor groei te krijgen dan de PKB toeliet. “Het vaststellen van grenswaarden op basis van één uniek verkeersscenario kan voor de sector tot gevolg hebben dan de in de PKB gegeven milieuruimte slechts ten dele kan worden benut, hetgeen niet de bedoeling is van de wetgever.”

KLM stelde dan ook voor om ten behoeve van de geplande evaluatie en herijking in 2005 zowel voor de grenswaarde van het Totaal Volume Geluid als voor de grenswaarden in de handhavingspunten, de ‘gouden’ standaard van de PKB – minder dan 10.000 woningen binnen de 35 Ke-contour - toe te passen. “Op deze wijze blijven de uitgangspunten van de PKB de waarborg voor een gelijkwaardige omzetting van het oude naar het nieuwe stelsel. In 2005 zou dan op basis van de meest actuele inzichten en ontwikkelingen een (of meerdere) scenario(s) voor 2010 worden opgesteld en op basis daarvan kunnen worden gezien of er aanleiding is om de grenswaarden bij te stellen.”

Aan een deel van de bezwaren van de sector is tegemoetgekomen. Met de belangrijke onderwerpen als scenariogevoeligheid, hybride modellering, de combinatie van middel- en doelvoorschriften en saldering van emissiegrenswaarden is door de minister niets gedaan. Voor die aspecten zijn de bezwaren van de sector dus blijven bestaan.

# 3. Het huidige milieustelsel

**De Schipholwet bestaat uit een nieuw hoofdstuk over Schiphol in de Wet luchtvaart en uit twee besluiten waarin de principes van de Wet zijn uitgewerkt: het Luchthavenindelingbesluit en het Luchthavenverkeerbesluit. De bescherming die dit normen- en handhavingstelsel biedt, moet gelijkwaardig zijn aan de bescherming geboden door de PKB.**

De Wet luchtvaart bevat de wettelijke grondslag voor het huidige milieustelsel van regels voor het gebruik van de luchthaven en het luchtruim en grenswaarden voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging zodat de regio beschermd wordt tegen de effecten van het vliegverkeer. De regels en grenswaarden zijn gericht op het belasten van zo min mogelijk woningen in de omgeving van Schiphol. Daarnaast wordt een basis gelegd voor informatievoorziening en handhaving. In dit stelsel is de overheid verantwoordelijk voor goede en handhaafbare veiligheids- en milieugrenzen.

In het Luchthavenverkeerbesluit zijn genoemde grenswaarden en regels nader uitgewerkt. Zo worden

grenzen gesteld aan de hoeveelheid geluid (Totaal Volume Geluid), het risico op slachtoffers in de omgeving (Totaal Risico Gewicht), en de uitstoot van vijf luchtverontreinigende stoffen. Daarnaast bevat het besluit regels voor het gebruik van banen en routes. De verdeling van het geluid over de regio is gereguleerd via vastgelegde grenswaarden in de handhavingpunten. In het luchthavenindelingbesluit wordt het luchthavengebied afgebakend. Binnen de grenzen van het luchthavengebied kan de luchthaven voorzieningen treffen voor het banenstelsel. Daarnaast bevat het besluit regels voor de bestemming of het gebruik van gronden in de omgeving van de luchthaven. Zo wordt bijvoorbeeld voorkomen dat gebouwd wordt op plaatsen waar dat uit een oogpunt van veiligheid of geluidbelasting ongewenst is.

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de hoogte van de grenswaarden bepaald zijn en wat hiervan de consequenties zijn.

## 3.1 Welke grenswaarden gelden er?

In het milieustelsel zijn geen absolute grenzen gesteld aan de groei van het vliegverkeer door het aantal vliegtuigbewegingen, passagiers of tonnen vracht te normeren. In plaats daarvan gelden er grenswaarden

ten aanzien van de gevolgen van het vliegverkeer: geluidbelasting, externe veiligheid, en lokale luchtverontreiniging.

### **Geluidbelasting**

Het Totaal Volume Geluid stelt een grens aan de totale hoeveelheid geluid dat per jaar gemiddeld is toegestaan. In de berekeningswijze van het Totaal Volume Geluid vormt het aantal vliegtuigbewegingen een belangrijk onderdeel. De grenswaarde van het Totaal Volume Geluid is op die manier limiterend voor het totaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen. Hoeveel vliegtuigbewegingen binnen het Totaal Volume Geluid passen, is af afhankelijk van de geluidprestaties van de sector. De systematiek van het Totaal Volume Geluid is gebaseerd op de veronderstelling dat stiller vliegen moet worden beloond. Betere geluidprestaties vertalen zich in de berekeningswijze van het Totaal Volume Geluid in groei ruimte voor de sector in zijn geheel.

Naast een Totaal Volume Geluid gelden er grenswaarden in handhavingspunten voor geluid. Deze handhavingspunten liggen in de omgeving van Schiphol, zoveel mogelijk in of bij woongebieden. Voor het etmaal gelden er 35 handhavingspunten die op de oude 35 Ke-contour liggen. De 25 handhavingspunten in de nacht liggen op de oude 26 LAeq-contour. Zowel de grenswaarde voor het Totaal Volume Geluid als de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten zijn eenmalig berekend en vastgelegd in het

Luchthavenverkeerbesluit. De Inspectie Verkeer en Waterstaat ziet erop toe dat deze grenswaarden niet overschreden worden. Wanneer dit gebeurt zal door de Inspectie een maatregel opgelegd worden, die de overschrijding terug dringt.



*35 Handhavingspunten voor geluid geldend voor het etmaal*



25 Handhavingspunten voor geluid geldend voor de nacht

### Externe Veiligheid

Het Totaal Risico Gewicht is vergelijkbaar met het Totaal Volume Geluid. Het Totaal Risico Gewicht stelt een grens aan het risico op slachtoffers op de grond in de omgeving als gevolg van de kans op een vliegtuigongeval. De grenswaarde van het Totaal Risico Gewicht is eveneens limiterend voor het totaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen. De historische ongevalstatistiek van de luchtvaart wereldwijd, samen met het gemiddelde startgewicht van de vloot op Schiphol bepalen hoeveel vliegtuigbewegingen mogen worden uitgevoerd binnen het Totaal Risico Gewicht. De grenswaarde voor het Totaal Risico Gewicht is eenmalig berekend en vastgelegd in het Luchthavenverkeersbesluit. Wanneer de grenswaarde wordt overschreden zal de inspectie een maatregel nemen om de overschrijding terug te dringen.

Het huidige milieustelsel bevat nog geen specifieke grenswaarde ten aanzien van groepsrisico. Groepsrisicobeleid wordt gevoerd door het aantal mensen dat zich tegelijkertijd bevindt op een klein oppervlak in de directe omgeving van de luchthaven zoveel mogelijk te beperken. In het Luchthavenindelingbesluit worden daarom beperkingen gesteld ten aanzien van de gebruiksfunctie van gebieden rondom de luchthaven.

### **Uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken**

In het Luchthavenverkeerbesluit zijn grenswaarden opgenomen voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, kortweg genoemd emissies. Er gelden grenswaarden voor vijf verschillende stoffen: zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), fijn stof (PM10), stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), koolmonoxide (CO), vluchtige organische stoffen (VOS). Dit zijn relatieve grenswaarden, dat wil zeggen dat ze gekoppeld zijn aan het maximale startgewicht van de vloot op Schiphol. De grenswaarde is daarom uitgedrukt in een maximum uitstoot (in gram) per ton startgewicht. Ook deze grenswaarden zijn eenmalig berekend en vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit. Wanneer één van de vijf relatieve grenswaarden wordt overschreden, komt er een absolute grenswaarde voor de desbetreffende stof in de plaats. Deze absolute grenswaarde is afgemeten aan de totale toegestane emissies in het jaar voorafgaand aan de overschrijding en vergelijkbaar met de systematiek van het Totaal Volume Geluid en Totaal Risico Gewicht. De absolute grenswaarde is limiterend voor het totaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen. Hoe schoner er gevlogen wordt, hoe meer vliegbewegingen er binnen de absolute grenswaarde mogen worden uitgevoerd. Als er dan weer schoon genoeg gevlogen wordt, waardoor weer voldaan wordt aan de relatieve grenswaarde, wordt de absolute grenswaarde hierdoor vervangen.

### **3.2 Hoe zijn de grenswaarden bepaald?**

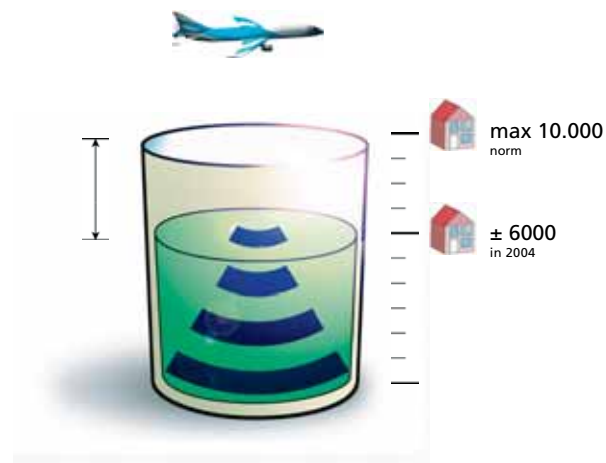
Om de grenswaarden, die zijn opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit, te kunnen berekenen werd door de overheid aan de sector in 2000 gevraagd een verkeersscenario voor de jaren 2005 en 2010 aan te leveren.

In feite bestaat dit scenario uit een gedetailleerde voorspelde dienstregeling van de luchtvaartmaatschappijen. Deze mate van detail was nodig om de grenswaarden in alle handhavingpunten voor geluid te kunnen berekenen. Een verkeersscenario bevat verder informatie over welke vluchten in de toekomst zouden kunnen worden uitgevoerd: welke bestemmingen worden gevlogen en hoe vaak, op welk moment van de dag, met welk type vliegtuig en welke motoren daar onder hangen. Maar ook vanaf welke baan wordt gevlogen en welke route zal worden gevolgd. Deze gegevens zijn allemaal ingevoerd in een rekenmodel.

De resultaten van de berekeningen zijn vervolgens vergeleken met de overgangsbepalingen die zijn opgenomen in de Wet. Deze overgangsbepalingen zijn bedoeld om de gelijkwaardige overgang van de PKB naar de Wet luchtvaart in te kunnen vullen. De belangrijkste, meest maatgevende, overgangsbepaling voor geluid is de eis dat er maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke-contour mogen vallen, waarbij wordt uitgegaan van een woningenbestand uit 1990. Wanneer de overgangsbepalingen niet werden gehaald, werd het verkeersscenario lineair terugge-

schaald door het aantal vliegtuigbewegingen te reduceren net zolang totdat wel voldaan werd aan de gestelde overgangsbepalingen. Vervolgens werden op basis van dit 'teruggeschaald' verkeersscenario de grenswaarden berekend en wettelijk vastgelegd.

*Gelijkwaardigheids:  
maximaal 10.000 woningen  
binnen de 35 Ke. In 2004 niet  
meer dan 5.925 woningen  
binnen de 35 Ke*



Het voorspelde scenario voor 2005 is gebruikt om zowel de grenswaarde voor het Totaal Volume Geluid, als de grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid te berekenen. Voor de grenswaarde van het Totaal Risico Gewicht is het voorspelde verkeersscenario voor 2010 gebruikt. De grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen zijn gebaseerd op verkeersscenario's voor 2003, 2005 en 2010. In 2005 en 2010 zouden de berekende emissies dalen en daarom zijn door de overheid de grenswaarden in die jaren naar beneden bijgesteld om de sector te dwingen schoner te vliegen. De grenswaarden voor VOS en CO in 2005 en 2010 zijn

daarom lager dan die in 2003, terwijl deze voor  $\text{NO}_x$ ,  $\text{SO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  gelijk blijven. De grenswaarden zijn dus allemaal gebaseerd op verschillende scenario's.

### Rekenmodel voor geluidbelasting

Het rekenmodel berekent de geluidbelasting in  $L_{\text{den}}$  en  $L_{\text{night}}$ . De geluidbelasting  $L_{\text{den}}$  in dB(A) is het jaargemiddelde (equivalente en A-gewogen) geluidniveau, berekend over de etmaalperiode. Hierbij wordt de etmaalperiode onderverdeeld in de dagperiode (07:00 tot 19:00 uur), de avondperiode (19:00 tot 23:00 uur) en nachtperiode (23:00 tot 07:00 uur), waarbij elke periode op een andere wijze, via etmaalweefactoren, bijdraagt aan de geluidbelasting. Zo telt een vlucht in de nachtperiode tien keer zo zwaar mee in de geluidbelasting  $L_{\text{den}}$ , als dezelfde vlucht in de dagperiode. De geluidbelasting  $L_{\text{night}}$  in dB(A) is het jaargemiddelde (equivalente en A-gewogen) geluidniveau berekend over de nachtperiode. De geluidniveaus van de vluchten die zich voordoen in de dag- en avondperiode worden bij de bepaling van de geluidbelasting  $L_{\text{night}}$  dus niet meegenomen.

In de formule voor de geluidbelasting  $L_{\text{den}}$  en  $L_{\text{night}}$  worden alle geluidgebeurtenissen (lees vliegtuigbewegingen) gesommeerd. Hierbij wordt per gebeurtenis het (relevante) verloop van het geluidniveau in een bepaald (immissie)punt, de duur van dit verloop en de etmaalperiode waarin dit geluid optreedt (in verband met de etmaalweefactor) meegenomen. Zowel de



geluidbelasting  $L_{den}$  als  $L_{night}$  zijn maten die worden berekend voor de situatie buitenshuis.

Om van een bepaalde vliegtuigbeweging het verloop van het geluidniveau als functie van de tijd voor een bepaald punt, een handhavingspunt, te kunnen berekenen wordt een berekeningsmethodiek gebruikt die een benadering vormt van de werkelijkheid. Zo wordt er bijvoorbeeld net gedaan alsof het landschap uit een vlak grasland bestaat. Er wordt dus geen rekening gehouden met afscherming en/of reflecties van objecten in de omgeving. Ook wordt aangenomen dat de atmosferische omstandigheden zich standaard gedragen (ISA).

Om van een vlucht het verloop van het geluidniveau als functie van de tijd op een (immissie)punt te kunnen berekenen wordt het desbetreffende vliegtuig eerst ingedeeld in een vliegtuigcategorie, waarbij per categorie een representatief vliegtuigtype is aangewezen. In de luchtvaart zijn zeer veel verschillende vliegtuigtypen en configuraties in gebruik en van een groot aantal vliegtuigtypen zijn geen geluid- en prestatiegegevens bekend. Door categorisatie wordt het aantal typen waarvoor gegevens bekend dienen te zijn beperkt. Er wordt gebruik gemaakt van totaal circa 32 vliegtuigcategorieën. Elke categorie wordt gekoppeld aan een geluidtabel. Deze tabel geeft het maximale geluidniveau weer als functie van de stuwkracht en de afstand tussen het vliegtuig en het (immissie)punt.

Vervolgens is het naast de geluidgegevens van het vliegtuig zelf uiteraard van belang op welke wijze het vliegtuig is geland of opgestegen. Op basis van operationele gegevens wordt van de desbetreffende vlucht een vliegprocedure bepaald. Er wordt gebruik gemaakt van in totaal 9 soorten vliegprocedures. De combinatie van de vliegtuigcategorie met de vliegprocedure bepaalt welke prestatietabel wordt gebruikt. Deze tabel geeft de hoogte, de snelheid en de stuwkracht weer als functie van de afgelegde weg van het vliegtuig. De criteria die van belang zijn voor het indelen in vliegtuigcategorieën en vliegprocedures zijn in principe vastgelegd in de zogenaamde 'Appendices' behorende bij de berekeningsmethodiek  $L_{den}$  en  $L_{night}$ . In deze appendices zijn tevens de geluid- en prestatietabellen vastgelegd.

Tenslotte wordt met behulp van de door het vliegtuig gevolgde route (dit kan een gemodelleerde route zijn of een route die met de radar is geregistreerd) om een voorgeschreven aantal seconden gekeken waar het vliegtuig zich bevindt ten opzichte van het (immissie)punt. Met behulp van de gegevens uit de bijbehorende prestatietabel en geluidtabel kan dan voor dat tijdstip worden berekend wat het maximale geluidniveau was. Door dit proces voor elke tijdstap te herhalen wordt het verloop van het geluidniveau als functie van de tijd bepaald.

### **Rekenmodel voor externe veiligheid**

Historische ongevalsdata vormen een belangrijk onderdeel van het rekenmodel voor externe veiligheid. Alle vliegtuigongevallen in de wereld, die hebben plaatsgevonden gedurende de nadering, landing, start en vertrek op vergelijkbare luchthavens als Schiphol zijn omgerekend tot een ongevalskans. Elke 'generatie' vliegtuigtypes kent zo zijn eigen ongevalskans. Er bestaan drie verschillende vliegtuiggeneraties: generatie 1, 2 en 3. De indeling in generaties is gebaseerd op fundamentele verbeteringen ten aanzien van de vliegveiligheid en is afhankelijk van het jaar waarin het vliegtuigtype gecertificeerd is. Hoe ouder een vliegtuigtype, hoe lager de generatie. Op dit moment bestaat de vloot die Schiphol aandoet voornamelijk uit generatie 3 vliegtuigen. Daarnaast is nog een categorie 4 ingevoerd, gericht op het lichte vliegverkeer.

Voor elk van de vier vliegtuigcategorieën/generaties wordt de gemiddelde ongevalkans per vlucht gecombineerd met het gemiddelde maximale startgewicht per vlucht en het aantal vluchten van de betreffende categorie. Deze worden gesommeerd en resulteert in het Totaal Risico Gewicht van het vliegverkeer op Schiphol per gebruiksjaar, uitgedrukt in ton.

### **Rekenmodel voor lokale luchtverontreiniging**

Per stof is een grens gesteld aan de uitstoot van het luchthavenluchtverkeer per kilogram startgewicht.

De uitstoot van een luchtverontreinigende stof in een bepaald jaar wordt, op hoofdlijnen, als volgt bepaald:

- de totale emissies van het luchthavenluchtverkeer worden berekend. Hierbij wordt de gehele landing- en take-off cycle (LTO) van een vlucht in beschouwing genomen tot op een hoogte van 3.000 ft.
- het totale maximum startgewicht van alle vliegtuigen die de luchthaven in dat jaar hebben bezocht wordt bij elkaar opgeteld.
- de totale emissie van het luchthavenluchtverkeer wordt voor iedere stof, gedeeld door het totale maximum startgewicht.

De aldus bepaalde emissiewaarde wordt vervolgens getoetst aan de grenswaarden in het luchthavenverkeerbesluit.

Het luchthavenverkeerbesluit kent geen specifieke voorziening voor de luchtkwaliteit (concentraties van luchtverontreinigende stoffen) in de omgeving van de luchthaven Schiphol. Reden hiervoor is dat er al regelgeving voor de luchtkwaliteit is, die voor heel Nederland van toepassing is, en dus ook voor de luchthaven Schiphol en omgeving (het Besluit luchtkwaliteit).

De totale emissies van het luchthavenluchtverkeer worden bepaald door voor alle vluchten van en naar de luchthaven Schiphol de emissies te bepalen. Per vlucht worden hiervoor vier fasen onderscheiden: nadering/landing vanaf 3.000 ft, taxiën/idle, take-off en klim tot

3.000 ft. Tezamen vormen deze vier vluchtfasen één landing and take-off cyclus. Het emissie rekenmodel bepaalt per fase van de LTO-cyclus de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Ieder vliegtuig opereert gedurende een bepaalde tijd in één van de fasen.

Vliegtuigmotoren en Auxiliary Power Units (APU) zijn de bron van de emissies voor het luchthavenluchtverkeer. Verschillende vliegtuigen zijn uitgerust met verschillende vliegtuigmotoren. Bovendien opereert de vliegtuigmotor in iedere vluchtfase met een andere stuwkrachtsetting. Deze stuwkrachtsetting bepaalt het brandstofverbruik, dat op zijn beurt de hoeveelheid en aard van de emissies bepaalt. Door voor iedere vliegtuig-vliegtuigmotor combinatie de emissies per vluchtfasen te bepalen en deze te sommeren worden de totale emissies van het luchthavenluchtverkeer verkregen.

De emissie-index is dan te bepalen door de totale emissies te delen door het totale maximum startgewicht van alle vliegtuigen die de luchthaven in dat jaar hebben bezocht.

### 3.3 Welke regels gelden er?

In het Luchthavenverkeerbesluit zijn gedetailleerde regels opgenomen ten aanzien van het baangebruik welke voorschrijven wanneer banen gesloten zijn en wanneer deze gesloten banen in uitzonderingssituaties gebruikt mogen worden. Daarnaast zijn er regels voor

routegebruik en minimum vlieghoogtes. Deze regels schrijven voor wanneer en hoe vaak er van een route mag worden afgeweken.



*Gesloten banen overdag*



*Gesloten banen 's nachts tenzij er sprake is van een uitzonderingssituatie*

De regels over baan- en routegebruik zijn geadresseerd aan de Luchtverkeersleiding Nederland en aan de gezagvoerders. Wanneer regels worden overtreden volgt een bestuurlijke boete.

Het Luchthavenverkeerbesluit bevat ook regels ter beperking van de geurhinder. Zo moeten driemotorige of viermotorige vliegtuigen na de landing op Schiphol, indien dit mogelijk is, één motor uitschakelen tijdens het taxiën naar de afhandelingplaats. Ook moet de gezagvoerder de Auxiliary Power Unit uitschakelen voor stroomvoorziening tijdens de afhandeling en gebruik maken van vervangende stroomvoorziening.

### 3.4 Hoe moeten de regels in combinatie met de grenswaarden werken?

Het milieustelsel is gericht op het belasten van zo weinig mogelijk woningen. De verdeling van het vliegverkeer is daarom zodanig dat primair gebruik gemaakt wordt van de meest geluidpreferente banen. Dit zijn de banen die het vliegverkeer over relatief dunbevolkt gebied leiden. Wanneer de omgevingskaart van Schiphol bekeken wordt kan daaruit geconcludeerd worden dat de Kaagbaan en de Polderbaan de meest geluidpreferente banen zijn.

De grenswaarden in de handhavingspunten reguleren het gebruik van de banen. Daarom worden de Polderbaan en de Kaagbaan primair ingezet voor het vliegverkeer. Maar niet alleen de hoogte van de grens-

waarden bepaalt de inzet van de banen, het weer doet dit ook. Bij harde westenwind kan bijvoorbeeld een vliegtuig niet meer veilig landen op de Polderbaan en is gedwongen om op de Buitenveldertbaan te landen. Wanneer bijvoorbeeld de weersomstandigheden gedurende een jaar anders zijn dan werd aangenomen bij de berekening van de grenswaarden, wordt de kans op een overschrijding in één van de handhavingspunten vergroot. De sector is dan genoodzaakt een stuurmaatregel te nemen.

Dit soort overschrijdingsrisico's gedurende het lopende gebruiksjaar kunnen alleen verminderd worden door een operationele maatregel te nemen. De enige echte operationele maatregel waarover de sector beschikt is het wisselen van baanpreferenties waardoor andere banen, dan de meest geluidpreferente banen, worden ingezet en de handhavingspunten anders worden geluidbelast. Een dergelijke stuurmaatregel heeft beperkte invloed omdat het baangebruik nog steeds primair gestuurd wordt door de actuele weersomstandigheden. Een stuurmaatregel kan dus in principe nog steeds tot een overschrijding in een handhavingspunt leiden wanneer het weer voorschrijft dat andere banen gebruikt moeten worden dan op dat moment volgens de grenswaarden in handhavingspunten wenselijk is.

Door zo nauwkeurig mogelijk de route te vliegen worden de handhavingspunten zo min mogelijk belast. Daarmee worden de woongebieden ook zo min moge-

lijk belast. Handhavingspunten liggen immers zo veel mogelijk in woongebieden. Wanneer buiten de luchtweg wordt gevlogen, loopt de gezagvoerder de kans op een boete. Bovendien zal hij dan de naastliggende handhavingspunt meer belasten waardoor de kans op een overschrijding toeneemt. Daarom moeten de voorgeschreven routes zo goed mogelijk gevolgd worden. Wanneer de spreiding rond de routes anders blijkt dan ze is gemodelleerd, kan dit eveneens leiden tot een verhoogd risico op een overschrijding van een grenswaarde in handhavingspunten. Sommige routes buigen na de start bijvoorbeeld direct af. Relatief zware vliegtuigen kunnen deze bocht niet altijd halen omdat deze door hun gewicht en omvang nu eenmaal langzamer klimmen en draaien. Lichte vliegtuigen, daarentegen zullen de bocht soms 'afsnijden'. Omdat de gemodelleerde spreiding symmetrisch is, kan een dergelijke afwijking leiden tot een andere belasting van de handhavingspunten dan was gepland.

Het milieustelsel is dus bedoeld om de geluidbelasting in de omgeving zo veel mogelijk te reguleren en daarmee de hinder zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast zou de sector in staat zijn zelf haar milieuprestaties te bepalen waardoor groei binnen het milieustelsel mogelijk is. Of dit in de praktijk ook allemaal realiseerbaar is blijkt in het volgend hoofdstuk.

## 4 Ervaringen met het milieustelsel

Op 20 februari 2003 werd de Wet luchtvaart van kracht en verviel de PKB. Op dezelfde dag werd de Polderbaan in gebruik genomen; in de eerste maanden alleen nog 's nachts via nieuwe routes die grotendeels over zee voeren, vanaf juli ook overdag. Dat leidde vrijwel direct tot een sterke stijging van het aantal klachten uit het nieuw belaste gebied ten noorden van de nieuwe baan. En wat sommigen hadden gevreesd, maar ook hadden verwacht, gebeurde: er bleken inderdaad diverse omissies, onvolkomenheden en onvoorziene effecten te zitten in het nieuwe stelsel. De belangrijkste worden in dit hoofdstuk genoemd.

### 4.1 Het stelsel getoetst aan de toetsingscriteria uit de Tnl-nota

In deze paragraaf grijpen wij eerst even terug naar de oorspronkelijke toetsingscriteria (geformuleerd in de Tnl-nota) voor het huidige stelsel (zie ook paragraaf 2.2.). Onze ervaring leert dat achteraf gezien, het stelsel niet op al deze criteria voldoende scoort. Het is niet aan de sector om de beleidstoets van toen nog eens helemaal over te doen, daarom wordt in deze

paragraaf alleen kort ingegaan op enkele criteria die met name onze praktijkervaringen raken en zeker in deze evaluatie aan de orde zullen komen.

#### 1. Het stelsel zou vooral goed moeten aansluiten bij ondervonden hinder.

Dit criterium is vrij technisch ingevuld, door het achterwege laten van de zogenaamde 'Ke-afkap' en het weglaten van handhavingspunten uit onbewoond gebied. Er werd echter vastgehouden aan een dosismaat, gebaseerd op een over een jaar gemiddelde geluidbelasting. Verder zouden er strikte regels voor baan- en routegebruik moeten komen. Deze regels blijken in de praktijk minder goed te werken en staan verbeteringen zelfs in de weg. Uit de ervaringen in CROS blijkt echter dat de aansluiting bij ondervonden hinder op een andere wijze dient te worden benaderd. Het gaat veel meer om de individuele beleving van de hinder. Het stelsel geeft de sector geen ruimte om tegemoet te komen aan de wensen van de omgeving, zonder dat wij daar zelf negatieve effecten van zullen ondervinden in het kader van de handhaving.

## **2. Het stelsel zou beter handhaafbaar moeten zijn.**

Onze conclusie is dat de Inspecteur-generaal inderdaad de mogelijkheid heeft om te kunnen handhaven. De handhaving schiet echter zijn doel voorbij vanwege de problemen met de naleefbaarheid van het stelsel. Vanwege de scenariogevoeligheid lijkt het al fout te gaan in de normstelling. Immers, de grenswaarden waarop wordt gehandhaafd zijn gebaseerd op een voorspelling, vol met onzekerheden. Vervolgens wordt 'strikt' gehandhaafd op een norm die de sector eigenlijk dwingt precies zo te opereren als een paar jaar eerder werd voorspeld. Het is tijd om ons af te vragen of een dergelijk criterium niet in samenhang met het criterium aansluitend bij hinderbeleving zou moeten worden ingevuld.

## **3. Het stelsel dient praktisch uitvoerbaar te zijn.**

Het was voor de inwerkingtreding van het normenstelsel lastig om hierover iets met zekerheid te zeggen. Wij hebben immers ook niet kunnen 'oefenen' met bijvoorbeeld de vliegbaarheid van nieuwe routes en procedures behorende bij het nieuwe banenstelsel. Ook voor dit criterium komt de scenariogevoeligheid van de normstelling in beeld. Het is voor een industrie als de onze, niet mogelijk om precies zo te vliegen als het scenario dat destijds voor 2005 en 2010 is voorspeld. Onder meer omdat de sector de weersomstandigheden niet zelf in de hand heeft. Daarbij komt nog

dat de scenario's zijn bewerkt om 'passend' te maken. De capaciteit die het banenstelsel biedt kan niet volledig worden benut. Het behoud van de mainport lijkt vanwege de beperkte groeirimte dus niet praktisch uitvoerbaar, terwijl het stelsel de mogelijkheid moet bieden om de luchthaven zo optimaal mogelijk te kunnen gebruiken.

## **4. Het stelsel dient beter meetbaar te zijn.**

Op dit moment wordt er vanwege het stelsel (nog) niets gemeten. Terwijl uit gesprekken met de regio blijkt dat meten, meer tegemoet zou komen aan de individuele hinderbeleving.

Schiphol Group meet echter al sinds 1994 vliegtuigeluid met NOMOS, met als doel de omgeving te informeren.

## **5. Het stelsel dient gelijkwaardig te zijn aan de PKB Schiphol en Omgeving**

De gelijkwaardige overgang is vastgelegd in de overgangsbepalingen van de Schipholwet. Deze gelijkwaardigheid heeft als kerngedachte: het belasten van zo weinig mogelijk woningen. De sector wordt vaak geconfronteerd met de vraag of dit nog wel het meest geschikte criterium is voor de doelstelling hinderbeperking. Bovendien leidde dit gelijkwaardigheids criterium tot het vasthouden aan het woningbestand uit het jaar 1990.

Uiteindelijk is er in het stelsel gebrek aan flexibiliteit om te variëren met route- en baangebruik. Dit ontnemt ons de kans om te voldoen aan het criterium genoemd onder 1. Er zou ruimte moeten zijn voor het zoveel mogelijk beperken van hinder, zonder dat het nadelige gevolgen heeft in het kader van de handhaving.

## 4.2 Scenariogevoeligheid

Zoals in het vorig hoofdstuk is uitgelegd zijn de grenswaarden gebaseerd op één toekomstig voorspeld scenario. Dit voorspelde scenario is door de wetgever verankerd in de grenswaarden voor handhavingpunten en het Totaal Volume Geluid. Elke afwijking in de praktijk van het voorspelde scenario is voor rekening van de sector en leidt tot een afwijking van de grenswaarden in de handhavingpunten. Afwijkingen ten opzichte van het voorspelde scenario zijn ook te verwachten en zijn meer regel dan uitzondering. Zo is het erg waarschijnlijk dat de vlootmix in de praktijk afwijkt van de voorspelling (zie Bijlage 2). De inzet van een bepaald type vliegtuig wordt immers gedreven door marktontwikkelingen. De bestemming bepaalt het meest rendabele vliegtuigtype. Daarnaast gaat vlootvernieuwing minder snel en op een andere wijze in economisch minder goede tijden. De luchtvaart is nu eenmaal een dynamische bedrijfstak, die erg gevoelig is voor gebeurtenissen in de wereld. Neem bijvoorbeeld 9-11 in de VS. Als we nu een nieuwe voorspelling aanleveren voor de dienstregeling over vijf jaar, dan weten

we één ding zeker: hij zal anders zijn dan we nu aangeven. Die afwijking kan ontstaan door bijvoorbeeld een andere markt vraag naar bestemmingen, door een andere vlootmix, andere routes of vertrek- en naderingsprocedures, vertragingen, onderhoud aan banen of apparatuur, extreme weersomstandigheden, et cetera.

De sector kan de geluidbelasting in handhavingpunten slechts beperkt bijsturen door te variëren in het baangebruik. Dat kan alleen wanneer de sector een keuze heeft in het baangebruik, dat wil zeggen in de periodes met weinig wind en goede zichtcondities. De enige optie om deze overschrijdingskans met zekerheid voldoende te minimaliseren is het inplannen van minder vliegverkeer dan oorspronkelijk was bedoeld, gepland en noodzakelijk is voor het behoud van de mainport met name met het oog op het netwerk van KLM. Elke afwijking van het voorspelde verkeersscenario leidt daarom in beginsel tot capaciteitsvermindering. Daarom wordt dit probleem 'scenariogevoeligheid' genoemd.

Een andere vorm van scenariogevoeligheid is het verschil tussen de werkelijk gevlogen routes en de ontworpen routes. Toen in 2001 de grenswaarden in de handhavingpunten berekend werden lagen de vliegroutes en luchtverkeersprocedures voor het huidige banenstelsel nog op de tekentafel. Er was geen gelegenheid om deze ontwerproutes en -procedures in de



praktijk te resten. De grenswaarden zijn dus gebaseerd op deze ontwerproutes en –procedures. Wanneer in de praktijk routes nu anders gevlogen moeten worden dan destijds ontworpen was, leidt dit tot een verhoogde kans op een overschrijding in de handhavingspunten omdat het verkeer anders verdeeld wordt over de omgeving dan aangenomen is.

Het probleem met scenariogevoeligheid speelt ook ten aanzien van de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen. De samenstelling van de vloot is immers bepalend voor de emissies. Verandert de samenstelling van de vloot, dan heeft dat dus consequenties voor de emissies en daarmee dus ook voor de ruimte binnen de emissiegrenzen. Ook hier geldt dus dat elke afwijking van het voorspelde scenario tot een verhoogde kans op een overschrijding van de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen leidt.

#### **Voorbeeld scenariogevoeligheid: de NO<sub>x</sub> paradox**

Een vliegtuigmotor stoot de vijf verschillende stoffen waarvoor grenswaarden gelden uit. De hoeveelheid uitstoot van deze vijf verschillende stoffen is afhankelijk van elkaar. Wanneer een motor relatief weinig CO<sub>2</sub> uitstoot zal dezelfde motor relatief meer NO<sub>x</sub> uitstoten. Een verbetering op het gebied van één stof leidt dus tot verslechtering van een andere. Een mogelijkheid om deze contraproductiviteit op te lossen is de vijf stoffen met elkaar te salderen. Dit zou betekenen dat de uitstoot van de vijf stoffen bij elkaar wordt opge-

teld en vergeleken met de grenswaarde. De overheid heeft niet voor deze oplossing gekozen maar de sector gevraagd een 'worst-case' verkeersscenario met betrekking tot emissies op te leveren voor de jaren 2003, 2005 en 2010. Omdat de vijf stoffen contraproductief werken is de 'worst case' aanpak gericht op NO<sub>x</sub> omdat NO<sub>x</sub> tot de grootste problemen leken te leiden. De grenswaarden voor alle vijf luchtverontreinigende stoffen is vervolgens berekend op basis van dit ene scenario en vastgelegd in het Luchthavenverkeersbesluit. Om nu in de praktijk de prestaties ten aanzien van deze grenswaarden te kunnen berekenen zal van elk vliegtuig dat op Schiphol vliegt bekend moeten zijn welk motortype eronder hangt. Elk motortype stoot immers een andere combinatie van luchtverontreinigende stoffen uit. Per onderhoudsbeurt kan het 'motortype' wijzigen. Het is dan ook zeer waarschijnlijk dat de werkelijkheid met betrekking tot motortypes afwijkt van wat destijds voor de grenswaardeberekening was voorspeld. Daarbij schrijft de overheid voor dat wanneer niet bekend is welk motortype hoort bij het vliegtuigtype dat Schiphol heeft aangedaan, er uitgegaan moet worden van het meest nadelige type.

#### **Voorbeeld scenariogevoeligheid: Problematiek bij parallel starten**

Vanaf 1 november 2003 werd er voor het eerst tijdens de startpieken gelijktijdig gestart vanaf de parallel gelegen Polderbaan en Zwanenburgbaan. Kort daarna constateerde LVNL dat onder bepaalde omstandig-

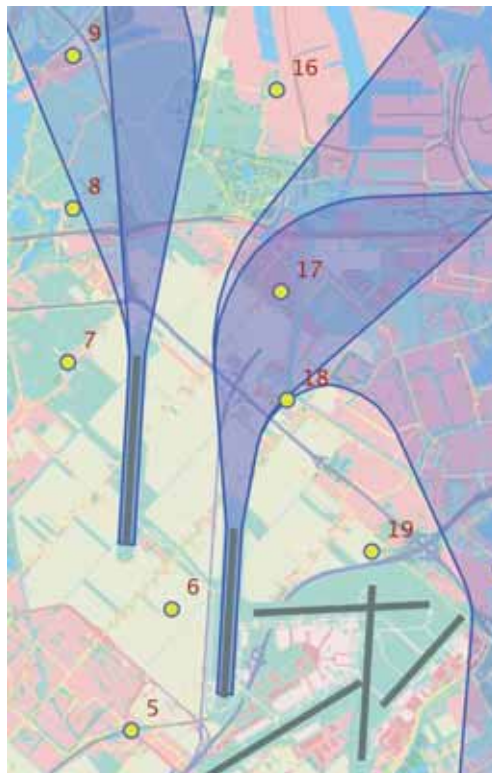
heden startende vliegtuigen dicht bij elkaar zouden kunnen komen dan acceptabel werd geacht. Daarop besloot LVNL het gebruik van de procedure te beëindigen. In de plaats daarvan werd een beheersmaatregel ingevoerd die ervoor zorgt dat de vliegtuigen direct na de start met zekerheid divergeren. Dit gebeurt door verkeer vertrekkend vanaf de Zwanenburg direct na het loskomen middels een koersinstructie naar het oosten te laten wegdraaien. Met deze procedure wordt

afgeweken van het scenario waarmee in 2001 de grenswaarden werden uitgerekend. Het effect is een overbelasting in bepaalde handhavingspunten en een onderbelasting in andere.

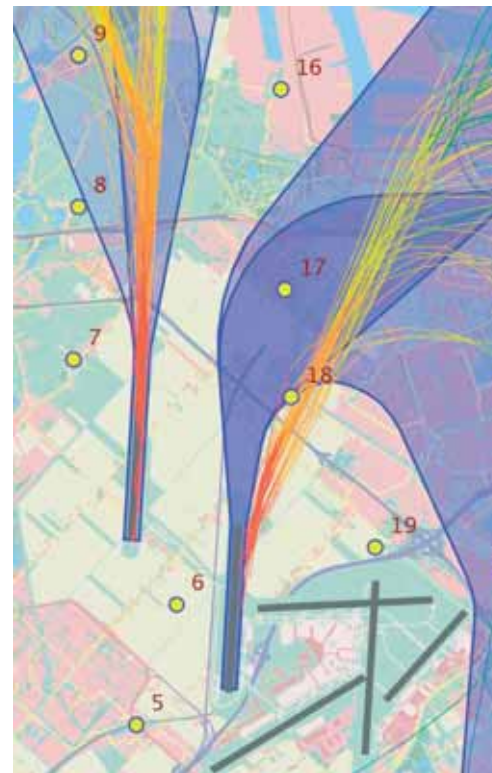
#### **Voorbeeld complexiteit stelsel: de 'invoerfout'**

De 'invoerfout' illustreert naast de complexiteit en onoverzichtelijkheid van het systeem, de gevoeligheid van de beschikbare milieucapaciteit in relatie tot het scenario, dat ten grondslag ligt aan de grenswaarden van de handhavingspunten.

Bij het opstellen van het Operationeel Plan voor 2004 (de opvolger van het vroegere Gebruiksplan) ontdekte Schiphol, dat er een fout was gemaakt in de vele honderden invoergegevens die in 2001 door de luchtvaartsector waren aangeleverd ten behoeve van het vaststellen van de grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid. Er was uitgegaan van een onjuiste verdeling van verkeer tijdens de startpieken tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Op de Polderbaan was – onbedoeld, ten gevolge van de complexiteit van de geluidsberekeningen - meer startend verkeer gepland dan in de praktijk mogelijk was en op de Zwanenburgbaan te weinig. Hierdoor waren voor twee van de 35 handhavingspunten voor het etmaal ( $L_{den}$ ) de grenswaarden te laag vastgesteld, de overige 33 handhavingspunten waren te hoog vastgesteld.



*Voorgeschreven luchtverkeerwegen met handhavingspunten*



*Toepassing huidige beheersmaatregel parallel starten*

De constatering van de fout zorgde voor veel commotie in de omgeving en politiek en leidde zelfs tot beschuldigingen van boze opzet aan het adres van de luchthaven en de sector. Nadat het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) in opdracht van het rijk had vastgesteld, dat er inderdaad sprake was van een fout en niet van opzet, kregen Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland de opdracht om ten behoeve van het herstel van de invoerfout een milieueffect rapport op te stellen: het milieueffect rapport Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol van maart 2004.

Op basis van dit rapport werden de grenswaarden van drie handhavingpunten voor  $L_{den}$  (twee bij de Zwanenburgbaan en een bij Spaarndam, zie hieronder) verhoogd, en van de overige 32 verlaagd. Als gevolg hiervan moest de initiële groeiruimte gebaseerd op het in 2000 ingeleverde scenario over 2005 van het nieuwe banenstelsel met circa 30.000 vliegtuigbewegingen naar beneden worden bijgesteld: van 528.000 (exclusief general aviation) naar 498.000.

Op 2 september 2004 werden de nieuwe grenswaarden van kracht en was de invoerfout hersteld.

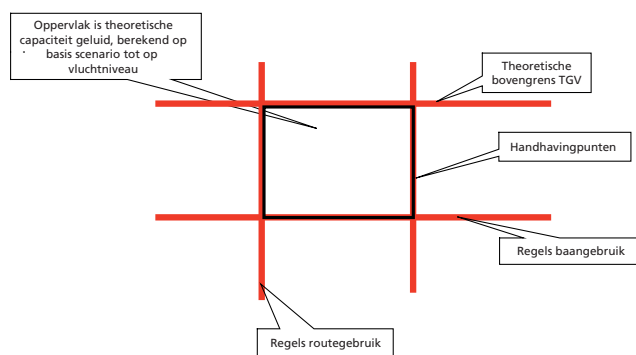
### 4.3 Opeenstapeling van regels en grenswaarden

De capaciteit als gevolg van milieuregelgeving (milieucapaciteit genoemd) wordt niet alleen bepaald door de

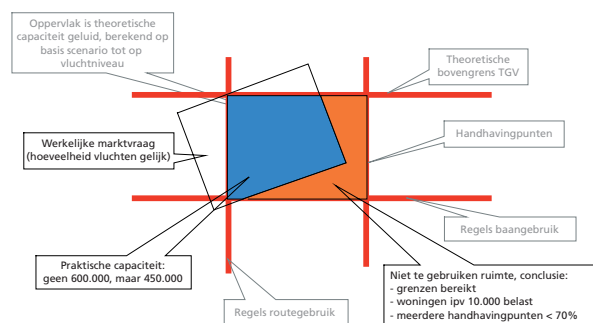
meest knellende grenswaarde. Het Totaal Volume Geluid is een maat voor de totaal toegestane hoeveelheid te produceren geluid en limiteert het aantal vliegtuigbewegingen. Verwacht zou worden dat het Totaal Volume Geluid maatgevend is voor de beschikbare milieucapaciteit. Door het vliegverkeer goed te verdelen zou de ruimte immers binnen de handhavingpunten voor geluid optimaal benut kunnen worden. Hier zou de sector dus op moeten kunnen sturen. In de praktijk blijkt dat de beschikbare milieucapaciteit vele malen lager is dan verwacht mag worden op basis van het Totaal Volume Geluid. Door de combinatie van de grenswaarde voor het Totaal Volume Geluid, de grenswaarden in handhavingpunten, en de regels voor baan- en routegebruik is de theoretisch beschikbare milieucapaciteit te strak afgebakend.

Ook wanneer de marktvrage in de praktijk qua volume overeen zou komen met het volume dat was voorspeld in het verkeersscenario dat ten grondslag lag aan de grenswaarden, kan de afgebakende ruimte door het beschreven probleem van scenariogevoeligheid niet optimaal worden benut. In de praktijk wordt om redenen, die deels buiten de directe invloedssfeer van de sector liggen, vaak met een andere vloot op andere bestemmingen gevlogen, en wordt anders gevlogen dan de ontworpen routes. Al deze elementen hebben invloed op de hoogte van het Totaal Volume Geluid en de geluidbelasting in de handhavingpunten. Maar ook

de prestaties van de sector ten aanzien van de regels voor routegebruik worden beïnvloed door deze afwijkingen in de praktijk. Dit leidt tot de situatie waarin er slechts een beperkt deel van de theoretisch beschikbare milieucapaciteit in de praktijk daadwerkelijk benut kan worden. Onderstaande figuren illustreren dit.



*De capaciteit van de luchthaven wordt bepaald door opeenstapeling van regels en grenswaarden*



*De capaciteit kan niet volledig worden benut doordat de werkelijkheid afwijkt van de voorspelling*

## Werkelijk gevlogen routes versus gemodelleerde routes

Zoals aangegeven zijn de gemodelleerde routes onderdeel van de gegevens, die destijds benodigd waren om de grenswaarden voor geluid te berekenen. Deze routes waren zo goed mogelijk gemodelleerd en ingevoerd in het rekenmodel. In de modellering werd aangegeven wat de ligging is van de nominale (gemiddelde) vliegroute en wat het theoretische spreidingsgebied is dat daaromheen ligt. Hierbij wordt tot op heden altijd een symmetrische verdeling van het verkeer aangenomen, zowel ten tijde van de PKB als in het huidige milieustelsel.

Een modellering is altijd en per definitie slechts een benadering van de werkelijkheid. In veel gevallen is de gehanteerde benadering van de werkelijkheid niet geheel juist. Daardoor treden er verschillen op tussen de gemodelleerde routes in geluidsberekeningen ten behoeve van de grenswaardebepaling en de dagelijkse praktijk waarop gehandhaafd wordt. Uit analyses en de praktijk blijken er significante verschillen op te treden in de ligging van de nominale (gemiddelde) vliegroute, de breedte en de vorm van het spreidingsgebied en de verdeling van het verkeer hierover, tussen de gemodelleerde en de werkelijk geregistreeerde vliegroutes. Zo blijkt bijvoorbeeld dat de verkeersverdeling over de spreidingsband voor ieder vliegtuigtype en voor elke individuele vlucht anders kan uitpakken en zeker niet symmetrisch is verdeeld zoals verondersteld. De werke-

lijk gevlogen routes zijn echter bepalend voor de feitelijke geluidbelasting in de handhavingspunten. In de handhaving wordt namelijk gebruik gemaakt van de met radar geregistreerde werkelijk gevlogen routes. Aangezien de grenswaarden wel gebaseerd zijn op de gemodelleerde routes zal bij het plannen van de markt-vraag in de actuele dienstregeling rekening gehouden moeten worden met deze afwijking waardoor de totale beschikbare milieucapaciteit niet volledig kan worden benut. Wanneer hier geen rekening mee wordt gehouden, wordt de kans op een overschrijding vergroot. Daarnaast zijn vaker stuurmaatregelen nodig om verwachte grenswaarde overschrijdingen te voorkomen (anticiperend sturen).

Het probleem met het verschil tussen werkelijk gevlogen routes en gemodelleerde routes kan op twee manier opgelost worden:

1. de handhaving van de geluidbelasting in de handhavingspunten worden ook berekend op basis van gemodelleerde routes, vergelijkbaar met de manier waarop dat in het rekenmodel wordt gedaan. Een nadeel van deze methode is dat niet wordt aangesloten met hoe er in de praktijk wordt gevlogen.
2. in de berekening van de hoogtes van de grenswaarden in de handhavingspunten wordt gebruik gemaakt van een database met historische gegevens. Hierbij wordt dus zoveel mogelijk gebruik gemaakt van werkelijk gevlogen routes. Dit model wordt ook wel het hybride model genoemd.

De sector heeft in haar zienswijze op de ontwerpbesluiten gepleit voor de tweede oplossing. Het belang van hybride modellering is namelijk in het verleden al aangetoond en in de praktijk bewezen.

In de Aanwijzing voor Schiphol (2000) is de nieuwe geluidzone voor het banenstelsel zonder de Polderbaan gecorrigeerd met de zogenaamde deltavelden. Deze deltaveldcorrectie was niets anders dan een correctie voor het verschil tussen de gemodelleerde en de werkelijke vliegroutes. In haar zienswijze heeft de sector daarom tevens aangegeven dat de uitkomsten van het onderzoek naar hybride modellering in elk geval meegenomen zouden moeten worden in de evaluatie van het normenstelsel in 2006.

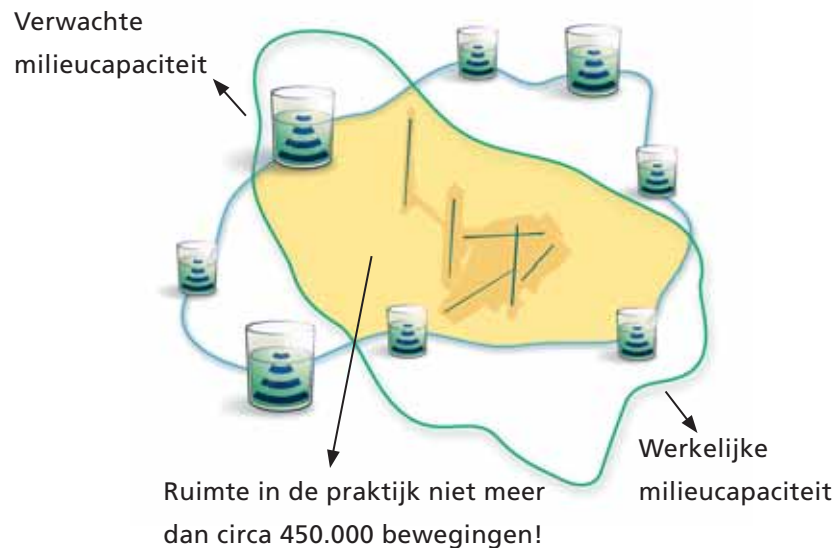
#### 4.4 Het huidige Totaal Volume Geluid leidt tot een knelpunt

Uit recent onderzoek is gebleken dat het voor gebruiksjaar 2005 geplande aantal vliegtuigbewegingen, uitgaande van een scenario met circa 436.000 vliegtuigbewegingen (excl. General Aviation), inpasbaar is binnen de grenswaarden voor de geluidbelasting. Dit beeld wordt bevestigd door zowel de uiteindelijke, cumulatieve geluidsbelasting over gebruiksjaar 2004 en de verwachte operationele situatie in 2005.

In het kader van de voorbereidingen voor de evaluatie van het huidige milieustelsel heeft de luchtvaartsector dan ook een eerste onderzoek ('quick scan') gedaan

naar de concrete groeimogelijkheden binnen de huidige grenzen van het milieustelsel. Dit onderzoek heeft tot de conclusie geleid dat binnen de huidige grenswaarden voor geluid nog veel minder verkeer geacommodeerd kan worden dan mag worden verwacht. Huidige inzichten zijn dat binnen de grenswaarde voor het Totaal Volume Geluid niet 498.000 vliegtuigbewegingen (op grond van het recente MER 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol, exclusief General Aviation) maar slechts circa 450.000 vliegtuigbewegingen (exclusief General Aviation) inpasbaar zijn.

Naast een analyse van de situatie binnen de grenswaarde voor het Totaal Volume Geluid, heeft de sector ook een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de situatie binnen de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten. Deze berekeningen hebben, gegeven het feit dat de definitieve oplossing voor de problematiek van parallel starten op dit moment nog niet bekend is, slechts een indicatieve betekenis. Wel is duidelijk geworden dat de beschikbare jaarcapaciteit binnen de huidige grenswaarden in de handhavingspunten tenminste 10.000 vliegtuigbewegingen lager uitvalt (440.000). Indien de oplossing voor de problematiek rond parallel starten op een afwijkende wijze wordt opgelost dan zal de beschikbare jaarcapaciteit nog lager uitvallen.



*Werkelijkheid en voorspelling verschillen van elkaar*

In deze paragraaf wordt een historisch overzicht gegeven van de ontwikkeling van de jaarcapaciteit van de Schiphol, die binnen de miliegrenzen beschikbaar zou zijn. Ook wordt ingegaan op de nabije toekomst, waarbij op basis van een scenario voor het peiljaar 2008 een inschatting is gemaakt van de groeiruimte binnen de huidige miliegrenzen. Daarbij wordt nader ingegaan op het verschil tussen enerzijds het werkelijk aantal mogelijke vliegtuigbewegingen en de ruimte die op grond van het recente MER verwacht kon worden, alsmede op de mogelijke oorzaken voor dit verschil. Tot slot wordt nog kort ingegaan op de verwachte situatie ten aanzien van luchtverontreiniging en externe veiligheid.

1) Medio 2001 is er door de luchtvaartsector en de rijksoverheid (DGL) een discussie gevoerd over het scenario dat als grondslag zou dienen voor de bepaling van de grenswaarden voor geluid. Daarbij bleek onder meer dat het scenario voor 2005 niet paste binnen de geluidsgrenzen op basis van een scenario voor 2010, vanwege de impact van een aantal reeds verwachte wijzigingen (zoals de ingebruikname van de noordelijke taxibaan en wijziging van het dwarswind-criterium). Om deze reden is destijds uiteindelijk het scenario voor 2005 gebruikt ter bepaling van de grenswaarden voor geluid. De afspraak was destijds dat bij evaluatie (destijds gepland voor 2005) de grenswaarden opnieuw zouden worden bepaald en worden toegesneden op de periode tot 2010 (zie ook de correspondentie tussen sector en DGL van medio 2001 en recent, de reactie van de sector op het Plan van Aanpak voor de evaluatie, d.d. 14 december jl.).

#### 4.4.1 Historisch overzicht capaciteitsontwikkeling

Voor de concrete uitwerking van het huidige milieustelsel (2003) heeft destijds het MER 'Schiphol 2003' (2000/2001) als basis gediend. Grenswaarden voor zowel het Totaal Volume Geluid als voor de geluidbelasting in de handhavingpunten zijn door de overheid bepaald op basis van een door de sector aangeleverde invoerset. Ook voor de correctie van de invoerfout is recentelijk (2004) een mer-procedure doorlopen, waarbij opnieuw is uitgegaan van de invoerset die in 2001 door de sector was aangeleverd.

Belangrijk(st) onderdeel van deze invoerset wordt gevormd door het verkeersscenario, een planmatige dienstregeling die reeds is ingepast binnen de verwachte uurcapaciteit ('marktscenario' voor het MER 'Schiphol 2003'). Voor de verkeersscenario's is de verdeling van de geluidbelasting berekend en getoetst aan de in de Wet luchtvaart vastgelegde overgangsbepalingen (onder meer 10.000 woningen binnen de 35 Ke contour). Om de marktscenario's te kunnen inpassen binnen de toetsingscriteria is het verkeersvolume neerwaarts bijgesteld. Dit proces is zowel bij de totstandkoming van het nieuwe normenstelsel als bij de correctie van de invoerfout doorlopen voor een tweetal marktscenario's voor de peiljaren 2010 en 2005.

De impact van deze stappen voor de verschillende scenario's is als volgt. De grenswaarden voor geluid zijn vastgesteld op basis van het scenario voor 2005 <sup>1)</sup>.

#### Marktscenario peiljaar 2010

De marktverwachting van de sector voor peiljaar 2010 omvatte destijds (2000) ca. 607.000 vliegtuigbewegingen (excl. General Aviation). Inpassing binnen de (wettelijke) toetsingscriteria leidde ertoe dat van dit marktscenario peiljaar 2010 maximaal ca. 515.000 vliegtuigbewegingen (excl. GA) zouden kunnen worden uitgevoerd. Ten behoeve van de correctie van de invoerfout is deze bewerking opnieuw uitgevoerd, in dit geval leidde het 'passend maken' uiteindelijk tot een reductie van de oorspronkelijk gewenste 607.000 tot maximaal ca. 486.000 vliegtuigbewegingen (excl. GA). Voor het scenario 2010 kan dit worden beschouwd als de mogelijke jaarcapaciteit binnen de geluidsgrenzen.

Opgemerkt moet worden dat bij beide MER-procedures (2000/2001 en 2004) niet formeel is aangetoond dat 607.000 vliegtuigbewegingen (excl. General Aviation) kunnen worden ingepast binnen de wettelijke criteria. Wel zijn door de sector in 2000, aan het begin van het traject van het opstellen van de invoerset, enkele gevoeligheidsberekeningen uitgevoerd waaruit bleek dat dit op termijn mogelijk zou moeten zijn, mits aan een aantal voorwaarden was voldaan (onder meer verhoging dwarswindcriteria, een taxibaan om de noordelijke kop van de Zwanenburgbaan en een stillere vloot). Vanzelfsprekend was dat dit ook zou leiden tot aangepaste grenswaarden voor geluid, zowel voor het Totaal Volume Geluid als voor de grenswaarden in de handhavingpunten.

### **Marktscenario peiljaar 2005**

Het marktscenario voor 2005 ging destijds uit van circa 540.000 vliegtuigbewegingen (excl. GA). Het 'passend maken' leidde in 2000/2001 ertoe dat maximaal circa 528.000 vliegtuigbewegingen (excl. GA) zouden kunnen worden uitgevoerd. De correctie van de invoerfout leidde uiteindelijk tot een jaarcapaciteit binnen de geluidsgrenzen van maximaal circa 498.000 vliegtuigbewegingen (excl. GA).

In de praktijk is het alleen mogelijk om 498.000 vliegtuigbewegingen (excl. General Aviation) binnen de grenzen te kunnen verwerken als aan alle destijds toegepaste uitgangspunten is voldaan. Deze uitgangspunten betreffen met name de vlootsamenstelling, de verdeling van het verkeer over het etmaal en de mate waarin operationele procedures worden toegepast.

Voor het 'passend maken' van het marktscenario voor het peiljaar 2005 bleek een minder sterke reductie van het verkeersvolume benodigd te zijn dan voor het marktscenario voor peiljaar 2010 (het 'passend' aantal vliegtuigbewegingen is ook hoger dan voor het scenario voor het peiljaar 2010). Dit wordt onder meer veroorzaakt door het verschil in vlootsamenstelling en het feit dat het scenario voor peiljaar 2010 meer verkeer heeft in de uren met hoge etmaalweegfactor (avond en nacht).

### **4.4.2 Jaarcapaciteit binnen grenswaarden voor geluid**

Door de sector is onderzocht wat het maximale verkeersvolume is dat ingepast kan worden binnen de vigerende geluidsgrenzen. Voor dit onderzoek, waarbij de focus was gericht op het Totaal Volume Geluid, is uitgegaan van de huidige verwachtingen ten aanzien van de verkeersontwikkeling in 2008.

#### **Aanpak**

Het Totaal Volume Geluid wordt, op grond van het door de overheid vastgestelde berekeningsvoorschrift, bepaald door lineaire middeling van de geluidbelasting op 33 referentiepunten. Hierbij wordt de geluidbelasting bepaald door een beperkt aantal parameters, te weten het aantal vliegtuigbewegingen, de vlootsamenstelling, etmaalverdeling en de toepassing van operationele procedures (start- en naderingsprocedures). Voor dit laatste aspect is gebruik gemaakt van de huidige (2005) situatie. Ook voor de indicatieve berekening van de situatie in de handhavingspunten is daarnaast uitgegaan van de operationele situatie in het gebruiksjaar 2005. De resultaten van de uitgevoerde berekeningen zijn steeds getoetst aan de huidige grenswaarden voor geluid.



### Verschillende scenario's

Het oorspronkelijk voor het MER 'Schiphol 2003' en ook voor het MER "Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol" gebruikte verkeersscenario is opnieuw doorgekeurd met het huidige operationeel concept en de vigerende versie van de 'Appendices' (officiële, door IVW voorgeschreven, geluids- en prestatiegegevens per vliegtuigtype) en wordt aangeduid met 'MER-herberekend'. Daarnaast is een scenario doorgekeurd waarbij in plaats van het oorspronkelijke verkeersscenario een verkeersscenario voor 2008 is gebruikt.

Voor de verschillende verkeersscenario's (marktvaart) is het Totaal Volume Geluid berekend, vervolgens is het verkeersvolume zodanig geschaald dat exact voldaan wordt aan de grenswaarde ('passend' gemaakt). Uit het MER 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol' bleek, ter vergelijking, dat binnen deze grenswaarde circa 498.000 vliegtuigbewegingen (excl. General Aviation) inpasbaar zijn. De resultaten van de berekeningen kunnen als volgt worden samengevat:

Scenario	Aantal vliegtuigbewegingen in marktvaart	Resulterende waarde TVG ( $L_{den}$ )	'Passend' aantal vliegtuigbewegingen (totaal, excl. GA)
A MER-herberekend	ca. 541.000	63,96 dB(A)	ca. 473.000
B 'OP2008'	ca. 518.000	63,97 dB(A)	ca. 450.000

Hieruit blijkt dat:

1. opnieuw doorrekenen van het verkeersscenario (berekening A), dat eerder voor het bepalen van de grenswaarden is gebruikt, met de huidige operationele procedures en de vigerende versie van de Appendices niet 498.000 maar slechts circa 473.000 vliegtuigbewegingen binnen de grenswaarde voor het Totaal Volume Geluid passen, een reductie van circa 25.000 vliegtuigbewegingen;
2. de marktvaart voor 2008 ('OP2008'), met de gekozen uitgangspunten (vlootsamenstelling, etmaalverdeling, etc.), niet past en zou moeten worden gereduceerd tot ca. 450.000 vliegtuigbewegingen om overschrijding van het Totaal Volume Geluid te voorkomen (berekening B) en tot circa 440.000 om overschrijdingen in de handhavingpunten te voorkomen.

Naar aanleiding van de resultaten is nader onderzoek gedaan naar de mogelijke oorzaken van de terugval in beschikbare jaarcapaciteit van de oorspronkelijke ruimte voor circa 498.000 vliegtuigbewegingen (basissituatie) naar ca. 473.000 vliegtuigbewegingen (berekening A) tot uiteindelijk ca. 450.000 vliegtuigbewegingen (berekening B). Daarbij is het volgende gebleken:

- **Berekening A: herberekening van oorspronkelijk verkeersscenario**

Het resultaat van berekening A kan alleen worden verklaard door zogenaamd 'methodische oorzaken', het verkeersscenario is ten opzichte van de basissituatie immers niet gewijzigd. Hieronder vallen onder meer de toegepaste specifieke geluids- en prestatiegegevens per vliegtuigtype en de toepassing van vliegprocedures.

- **Berekening B: berekening met verkeersscenario voor 2008**

Het resultaat van berekening B wordt deels verklaard door bovengenoemde 'methodische oorzaken'. Voor het resterende deel (terugval van circa 473.000 naar circa 450.000 vliegtuigbewegingen) ligt de oorzaak in verschillen tussen het oorspronkelijke verkeersscenario en de huidige inschattingen voor 2008. Dit laatste betreft dan met name de vlootsamenstelling van de vloot en de verdeling van de vluchten over het etmaal. Onvoorziene gebeurtenissen in de afgelopen jaren, zowel buiten de luchtvaartsector ('11 september 2001', 'Irak', SARS en de economische recessie) als daarbinnen (opkomst van het low cost segment, groei van het vrachtsegment, de fusie tussen Air France en KLM) hebben grote invloed op de verkeersontwikkeling op Schiphol. Deze ontwikkelingen zijn, vanwege de verandering van vlootmix en moment van vluchtuitvoering (etmaalverdeling) – ten opzichte van de oorspronkelijke verwachtingen – bepalend geweest voor de beschikbare jaarcapaciteit.

Analyse van de verschillen in etmaalverdeling en vlootsamenstelling leert ons, samengevat, het volgende.

Eerder is reeds vastgesteld dat de geluidbelasting in handhavingpunten zeer gevoelig is voor afwijkingen ten opzichte van eerdere gedane aannames (scenario-gevoeligheid). Ook voor het Totaal Volume Geluid blijkt er sprake te zijn van een forse scenario-gevoeligheid. De parameters die bepalend zijn voor het Totaal Volume Geluid worden in belangrijke mate bepaald door externe factoren (met name de vlootsamenstelling). Daarnaast zijn de parameters slechts marginaal te besturen door de luchtvaartsector.

Alhoewel de gemiddelde etmaalweegfactoren van de scenario's voor 2005 en 2008 hoger zijn dan voor het MER-scenario is, gegeven het lagere aandeel van startend verkeer in de nacht en 'early morning', niet duidelijk wat de netto impact op de beschikbare jaarcapaciteit is. De definitie van het Totaal Volume Geluid verhindert het trekken van eenduidige conclusies.

In de nacht en vroege ochtend is het aandeel van de buitenlandse maatschappijen (charters, lijn- en vrachtdiensten) en het LowCostLowFair-segment t.o.v. het MER-scenario, in aantallen vliegtuigbewegingen, toegenomen. De groei van deze segmenten is bij het samenstellen van de invoerset voor het MER anders ingeschat.

Toename van het segment 'OC-freight' – ten opzichte van de aannames in het MER-scenario – heeft hoofdzakelijk overdag plaatsgevonden, daarentegen heeft de (beperkte) groei van het KLM vrachtsegment – ook ten opzichte van het MER-scenario – met name in de nacht en vroege ochtend plaatsgevonden. Het vrachtsegment heeft grote impact – vanwege de vlootsamenstelling en ook het tijdstip van operatie – op de resulterende jaarcapaciteit.

De cumulatieve, negatieve impact van verschillen in etmaalverdeling en vlootsamenstelling voor de beschikbare jaarcapaciteit, bij vergelijking van het scenario voor 2008 met het oorspronkelijke scenario voor het MER 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol', bedraagt ca. 23.000 vliegtuigbewegingen.

#### **4.4.3 Gevoeligheidsanalyse**

Naar aanleiding van de berekeningsresultaten is ook een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om te achterhalen hoe de jaarcapaciteit wordt beïnvloed door de mate van toepassing van operationele procedures. Deze analyse heeft, kort samengevat, tot de volgende bevindingen geleid.

Wanneer 'stillere' procedures (met name naderingen met interceptiehoogte op 3000 ft) meer worden toegepast dan kan dit leiden tot een toename van het Totaal Volume Geluid en dus, bij inpassen binnen de grenswaarden, tot een lagere jaarcapaciteit. Ofwel, in tegenstelling tot de doelstelling van de rijksoverheid met het Totaal Volume Geluid leidt 'stiller' vliegen niet tot een verruiming van de jaarcapaciteit maar juist tot een verdere afname van die capaciteit. Ook is het zeker mogelijk dat - bij bepaalde samenstellingen van de vloot – investeringen in nieuwe 'stillere' vliegtuigen juist kunnen leiden tot een toename van het Totaal Volume Geluid en dientengevolge tot een conflict met de huidige grenswaarde.

Indien alle naderingen met interceptiehoogte op 2000 ft worden uitgevoerd dan ontstaat er binnen de grenswaarde voor het Totaal Volume Geluid juist meer ruimte. Anders gezegd, bij een minder 'stille' operatie neemt de jaarcapaciteit toe (met ca. 1500 extra bewegingen).

De gevoeligheidsanalyse leidt dan ook tot de conclusie dat de berekeningsmethodiek voor het Totaal Volume Geluid kan leiden tot averechtse resultaten. Het is niet uit te sluiten dat dit wordt veroorzaakt door het rekenkundig middelen van een logaritmische geluidsmaat. Mogelijk veroorzaakt dit ook een 'niet-lineariteit' in de doorwerking van de impact van procedures in het Totaal Volume Geluid.

### Conclusies van het onderzoek

Het onderzoek heeft de volgende inzichten opgeleverd:

1. De geprognosticeerde markt vraag voor peiljaar 2008 is niet inpasbaar binnen de vigerende grenswaarden voor geluid. Geluidsberekeningen op basis van dit scenario tonen aan dat, binnen de grenswaarde voor het Totaal Volume Geluid, de beschikbare jaarcapaciteit beperkt is tot circa 450.000 vliegtuigbewegingen. Indicatieve berekeningen van de geluidsbelasting in de handhavingspunten tonen dat de beschikbare jaarcapaciteit nog lager zal uitvallen;
2. Geringe veranderingen in de vlootsamenstelling en in de verkeersscenario's hebben forse impact op het Totaal Volume Geluid, ook voor het Totaal Volume Geluid is sprake van een aanzienlijk scenario(over)gevoeligheid. Bovendien heeft de sector slechts een beperkte invloed op de parameters die het Totaal Volume Geluid bepalen;
3. De berekeningsmethodiek van het Totaal Volume Geluid kan leiden tot averechtse resultaten, meer toepassen van 'stillere' procedures en mogelijk ook het inzetten van een 'stillere' vloot kan leiden tot een lagere jaarcapaciteit. Meer toepassen van bepaalde 'minder stille procedures' kan daarentegen juist leiden tot een hogere jaarcapaciteit. Het Totaal Volume Geluid stimuleert derhalve niet per definitie tot 'stiller' vliegen, in tegenstelling tot de oorspronkelijke doelstelling van de wetgever voor deze grenswaarde;

4. De in de Appendices opgenomen geluids- en prestatiegegevens en de indeling van vliegtuigtypen in VVC-categorieën, verschillen van de aannames die destijds zijn gedaan. Dit heeft een negatieve impact op de beschikbare jaarcapaciteit. Niet uitgesloten is dat naast de reeds geconstateerde verschillen voor de Boeing 777-200 en de Fokker 70 er nog andere onvolkomenheden in de Appendices zitten. Een vervolgonderzoek naar de actualiteit en juistheid van de in de Appendices opgenomen gegevens is zonder meer noodzakelijk. Dit is immers de enige wijze waarop de investeringen van de luchtvaartsector ook daadwerkelijk in de berekende geluidbelasting – en handhaving daarvan – tot uitdrukking gebracht kunnen worden.

De vlootsamenstelling en etmaalverdeling wijken af ten opzichte van prognoses die destijds (2000/2001) t.b.v. de bepaling van grenswaarden zijn gemaakt en hebben een aanzienlijke negatieve impact op de beschikbare jaarcapaciteit. Deze verschillen zijn veelal een directe consequentie van externe ontwikkelingen, die buiten de invloedssfeer van de sector liggen.

### 4.5 De belemmeringen en inefficiëntie van de regels

De bescherming die door de regels wordt beoogd blijkt in een aantal gevallen minder effectief dan verwacht en gewenst. Oorzaken van hinderbeleving hebben in veel gevallen niet te maken met de hoogte of het al

## De ervaringen van een luchtverkeersleider

“Als verkeersleiders heb je in de dagelijkse uitvoering van ons werk vooral te maken met de regels van het milieustelsel. Ik zie echter geen duidelijke relatie tussen die regels en hinderbeleving, bijvoorbeeld het niet met Cessna-172 achtige typen, mogen starten van baan 36R of landen op 18L. Het is echter niet verboden om boven Badhoevedorp te vliegen ongeacht het type. De relatie mist hier, waardoor er weinig begrip is voor zo'n regel.

Daardoor wordt het voor verkeersleiders onmogelijk om op basis van gezond verstand de regels te interpreteren en correct toe te passen, als operationele omstandigheden dat nodig maken. Met name overdag is dat namelijk de standaard manier van werken. Ik ervaar de regels vaak als onbegrijpelijk hinderlijk. Elke baan en combinatie van banen heeft al zijn eigen procedures om vliegtuigen veilig en efficiënt af te handelen. Het toevoegen van milieuregels maakt de operatie op Schiphol onnodig complex. Door het grote aantal milieuregels, de complexiteit ervan en het ontbreken van operationele logica, maak je snel fouten in de toepassing. Gelukkig heeft dat geen ernstige gevolgen voor de veiligheid; die staat bovenaan in de afweging om operationele problemen op te lossen. Het zou zo kunnen zijn dat daarbij een milieuregel overtreden wordt. Voorbeeld hiervan is een vliegtuig dat een circling approach naar Baan 18L heeft gemaakt om een go-around op Baan 18C te voorkomen.

Bij de introductie zijn we getraind, maar omdat je niet alle regels altijd toepast en er geen logica in zit, ebt die kennis weg. Dit in tegenstelling tot de introductie van alle andere ATM

systeem-wijzigingen. Er is daarom met regelmaat actie genomen om de awareness van verkeersleiders te vergroten. Ook is er een extra trainingsbulletin uitgebracht in het kader van de handhaving vakbekwaamheid. Het op peil houden van de awareness is en blijft een continue zorg die regelmatig uitmondt in aanvullende acties. Dit vraagt extra inzet van mensen en middelen, zowel bij het operationele personeel als bij de staf.

In het operationele proces zijn meerdere vangnetten ingebouwd waardoor fouten worden voorkomen. Een belangrijk vangnet is dat je kunt rekenen op de alertheid van mede verkeersleiders op elkaars werk. Door de complexiteit en het gebrek aan operationele logica en het ontbreken van een herstelmogelijkheid van een overtreding van de van de milieuregels werkt dit operationele vangnet minder goed. Hiervan zijn voorbeelden:

- 1) Als er een klaring aan een vliegtuig is gegeven om te dalen, niet conform een milieuregel, is dit meestal niet meer herstelbaar zonder weer terug te klimmen.
- 2) Als een vliegtuig 's nachts net te vroeg een directe route krijgt is dat niet meer herstelbaar als de verkeersleider zich realiseert dat hij/zij een milieuregel aan het overtreden is. Het vliegtuig vliegt dan al de luchtverkeersweg uit.

*Conclusie: zodra er een duidelijke en aangetoonde relatie is tussen regels en hinder zal het toepassen van die regels sneller uitmonden in beperking van geluidshinder. Het invoeren van starre regels zonder duidelijk doel en/of resultaat heeft weinig effect.*

dan niet afwijken van de voorgeschreven luchtverkeerweg, maar kent diverse andere oorzaken:

1. De configuratie en de vluchtfase van het betreffende vliegtuig zijn in veel gevallen meer bepalend voor het geproduceerde geluid dan de vlieghoogte van het vliegtuig. Dit geldt onder andere voor de naderingen buiten de Terminal Control Area (TMA), welke op een minimum hoogte van Flight Level 70 dienen te blijven. Extra vermogen om deze hoogte te houden veroorzaakt meer overlast dan een ongestoorde daalvlucht.
2. Het vliegtuigtype is meer bepalend voor de ervaren hinder dan de vlieghoogte of de nauwkeurigheid van de positie. Een voorbeeld daarvan zijn de nachtnaderingen. Uitsluiten van oude vliegtuigen, welke niet zijn uitgerust met mogelijkheden voor precisie navigatie, van deze nachtroutes zou veel hinder wegnemen en grotere acceptatie voor de overige nachtnaderingen opleveren.
3. De verwachting van de omgeving dat alle vliegtuigen nauwkeurig de Standard Instrument Departure's (SID) of nachtnaderings-routes vliegen (dus onbekendheid met doel van luchtverkeerwegen en de effecten van de verschillende vliegkarakteristieken van vliegtuigen), veroorzaakt veel irritatie en is moeilijk uitlegbaar.

Daarnaast zijn vooral door LVNL bij toepassing van de regels een aantal beperkingen ervaren die geen enkele

of nauwelijks een bijdrage leveren aan de omgevingsbescherming.

Het betreft de volgende beperkingen:

- Het van toepassing zijn van de regels op meetvluchten welke uit doelmatigheids- en veiligheidsoverweging plaatsvinden in de late avond en nacht. Na 23.00 uur zijn zowel de norm voor afwijking van de luchtverkeerweg als het baangebruik hierbij zeer beperkend. De verstoring van meetvluchten op het normale dagelijkse operationele bedrijf is dusdanig dat een veilige en doelmatige afwikkeling ervan in de dagperiode niet mogelijk is. Deze vluchten worden derhalve gepland in de overgangperiode van dag naar nacht. Het meetprogramma vereist een bepaalde doorlooptijd, waardoor onverhoopte uitloop na 23.00 uur in sommige gevallen niet te vermijden is. In deze situaties zou het volledige meetprogramma opnieuw moeten worden uitgevoerd op een ander tijdstip waardoor extra hinder wordt veroorzaakt.
- Eenzelfde situatie geldt ook voor speciale vluchten (Medical en SAR, kartering en foto, kustbewaking, politie). Deze speciale vluchten, vaak uitgevoerd als overheidsverplichting, wijken in het algemeen af van een standaard patroon en zijn derhalve moeilijk te vangen in één of ander scenario. De aard en de bestemming van deze vluchten kunnen bovendien verstorend zijn op de afhandeling van het reguliere verkeer.

- Het ontbreken van een bovengrens voor de luchtverkeerwegen van naderend verkeer in de nacht heeft tot gevolg dat al het verkeer eerst dient over te vliegen naar de beginpunten van deze luchtverkeerwegen. Dit overvliegen vindt weliswaar plaats boven Flight Level 70, doch vereist voor met name verkeer vanuit het noorden (via het punt NARIX) in de nacht een extra traject om bijvoorbeeld in de buurt van Hoorn aan te sluiten op de 'IJsselmeerroute'. Het invliegen van dit verkeer middels de zijkant van deze luchtverkeerweg boven Flight Level 70, is efficiënter en uit oogpunt van milieu te prefereren.
- De sluiting van de Aalsmeerbaan in noordelijke richting voor alle verkeer heeft onnodige negatieve effecten voor capaciteit en veiligheid. Klein verkeer draait veelal al boven de baan af en heeft geen negatief milieueffect in Badhoevedorp. Het mee laten lopen van dit kleine verkeer, dat op Schiphol-Oost is geconcentreerd, in de hoofdverkeersstroom heeft daarentegen wel een negatief effect op de afhandelingscapaciteit en de veiligheid. Het kleine verkeer moet over grote afstanden taxiën en houdt het overige verkeer op. De beperkte ervaring van de vliegers met het rijbanenstelsel brengt extra veiligheidsrisico's met zich.
- De regels die betrekking hebben op de verkeersafhandeling in de nacht zijn op zich goed uitvoerbaar en leiden niet tot enig risico voor de mainportvereisten.

De gestelde normen voor de meeste afwijkingen in de nacht (0,05%, ofwel 1 op de 2000 vluchten) vereisen echter een zeer stringente uitvoering van de operatie, waarbij het milieudoel niet altijd even duidelijk is voor de uitvoerder. Een éénmalige afwijking (verkeerd baan-gebruik) of een beperkt aantal afwijkingen van luchtverkeerweg of hoogte in één of enkele nachten kan daarbij snel leiden tot een overschrijding van het jaarquotum. Het handhavingsbeleid biedt in deze gevallen geen mogelijkheden voor correctie, anders dan "volgend jaar maar weer eens proberen". De beoogde prikkel voor het vigerende jaar ontbreekt in zo'n geval.

- De verplichting tot rapporteren over afwijkingen en het uitvoeren van oorzakenanalyses brengt een onevenredige administratieve belasting met zich mee. In de praktijk blijkt alleen een oorzakenanalyse van de afwijkingen gedurende de nachtperiode realiseerbaar.

#### 4.6 Geen flexibiliteit

Door de opeenstapeling van regels en grenswaarden, met name de regels voor baan- en routegebruik en de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten, is er in de praktijk geen ruimte om anders te vliegen dan in het scenario waarop de grenswaarden gebaseerd is werd voorspeld of aangenomen. De grenswaarden in de handhavingspunten reguleren immers de verdeling van het verkeer over de omgeving en de regels voor baan- en routegebruik reguleren waar en wanneer vliegtuigen mogen vliegen en wanneer niet.

De sector wordt in eerste instantie afgerekend op zijn geluidprestaties, afgemeten aan de geluidbelasting in de omliggende handhavingspunten. De sector heeft in een gebruiksjaar weinig middelen om zijn geluidprestaties te beïnvloeden. Zoals reeds is aangegeven is variatie in baan- en route gebruik zo'n beetje het enige operationele middel. De overheid ziet echter ook toe op de regels voor dit baan- en routegebruik. Doordat doel- en middelvoorschriften in het milieustelsel door elkaar worden gebruikt en op beide wordt toegezien door de overheid is de sector zeer beperkt in de mogelijkheden om te optimaliseren binnen het milieustelsel.

Een optimalisatie binnen het milieustelsel is echter noodzakelijk om tot verbeteringen te komen. Dit zijn zowel verbeteringen ten aanzien van de (veiligheid en efficiëntie van de) operatie als verbeteringen ten behoeve van de regio. In feite werkt de combinatie van regels en grenswaarden als een "dubbel slot" op het gebruik van de luchthaven. Ze reguleren zowel de geluidprestaties van de sector als haar sturingsmogelijkheden op de geluidprestaties. Een bijkomend effect is dat dit dubbele slot leidt tot een onvolledige en inefficiënte benutting van de beschikbare capaciteit in het stelsel.

Een 'derde slot' zijn de vastgelegde naderings- en vertrekprocedures. Ook deze procedures zouden een stuurmogelijkheid van de sector op haar geluidprestaties kunnen vormen. De sector kan hier echter ook

slechts beperkt in variëren doordat deze procedures zijn vastgelegd. Bovendien worden deze procedures wettelijk vastgesteld door de Minister, wat haaks staat op de nieuwe verhouding tussen de overheid en de luchtvaartsector. Hierbij zou immers de eigen verantwoordelijkheid van de sector voor het gebruik van de luchthaven voorop staan.

#### **Voorbeeld geen flexibiliteit: uitvliegroutes Polderbaan langs Spaarndam**

Vanaf het moment dat de Polderbaan ook overdag in gebruik kwam, regende het klachten uit met name Spaarndam, mede omdat de westelijke uitvliegroute van de nieuwe baan dichterbij de buurt van het dorp lag dan de bewoners, op grond van een brief van de minister van Verkeer en Waterstaat uit 1995, hadden verwacht.

Tijdens een drukbezochte buurtavond op 25 augustus 2003 werd beloofd door Schiphol Group en LVNL dat zij hun best zouden doen om ervoor te zorgen, dat de route zou worden verlegd naar de plek waar hij in 1995 indicatief was gepland. In overleg met de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS) werden twee varianten bepaald, waarvan de precieze milieueffecten werden onderzocht in het milieueffect rapport Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol van maart 2004. Door CROS is uiteindelijk een variant gekozen.



## De ervaring van een vlieger

“Als vlieger overkomt het je regelmatig dat je moet starten of landen met meer dwars- of staartwind dan wenselijk is vanwege het gebruik van milieupreferente banen. Er zijn te veel en te complexe aan- en uitvliegprocedures, de routes laveren om bebouwd gebied heen. Vooral voor luchtvaartmaatschappijen die Schiphol minder vaak aandoen is dat een probleem. De milieupreferente banen liggen niet in de meest voorkomende windrichting, waardoor er vanuit vliegtechnisch oogpunt vaak op ongunstiger banen moeten worden aangevlogen.

Indien een baan vanwege milieurestricties minder gebruikt mag worden, moet een andere baan en route worden gebruikt die vaak over veel dichterbouwd gebied loopt. Dat is onbegrijpelijk voor een met de omgeving meevoelende vlieger. Op veel vliegvelden in de wereld wordt juist geen gebruik gemaakt van vaste uitvliegroutes, omdat men daar het geluid evenredig wil verdelen over de omgeving. De afhandeling gaat dan ook veel sneller en je vliegt korter, wat minder brandstof kost en minder uitstoot tot gevolg heeft.

De complexiteit van de Schipholregelgeving uit zich ook in een grote hoeveelheid regels in de cockpitdocumentatie. Er ontstaat zo een verzadigingspunt en het gevaar dat minder belangrijke van belangrijke informatie niet meer te onderscheiden is.

Verder moet er veel worden omgevlogen om de geluidsoverlast te verminderen. Laatst had ik een vlucht naar Parijs. Ik moest toen eerst een kwartier taxiën naar de Polderbaan, dan mijlen ver naar het noorden vliegen om uiteindelijk van de verkeersleiding de verlossende opdracht te krijgen richting Parijs te mogen. Ook op de terugweg gebeurt hetzelfde, maar dan in omgekeerde volgorde. Dat dit veel meer emissie en onnodig veel overlast veroorzaakt, doet blijkbaar niet ter zake. Daarbij doet de maatregel om na de landing één motor af te zetten tijdens het (lange) taxiën ridicul aan.

Het bij de start langer achter elkaar moeten blijven vliegen heeft ook een nadelig effect op de capaciteit van Schiphol. Vaak moet je lang wachten om op te mogen stijgen, omdat voorgaande vliegtuigen de hele standaard uitvliegroute moeten blijven volgen.”

Om de nieuwe route te kunnen invoeren, moest de hoogte van een paar grenswaarden in omliggende handhavingpunten bijgesteld worden: een paar omhoog, en een paar omlaag. Dit alles moest passen in de gestelde eisen ten aanzien van een gelijkwaardig beschermingsniveau voor de omgeving en worden onderbouwd met een complete MER. De nieuwe route werd op uiteindelijk 2 september 2004, ruim een jaar na de toezegging, ingevoerd, gelijktijdig met het herstel van de invoerfout.

#### 4.7 Ervaringen met de zorgplicht

Een van de kernelementen van het huidige normenstelsel is de gezamenlijke zorgplicht van de sector, zoals vastgelegd in artikel 8.18 van de Wet luchtvaart. Met de sector wordt hiermee bedoeld de exploitant van Schiphol (Schiphol Group), de verlener van luchtverkeersdiensten (Luchtverkeersleiding Nederland) en alle luchtvaartmaatschappijen die van Schiphol gebruik maken. Hiermee heeft de overheid getracht concrete invulling te geven aan het principe 'Schiphol als bedrijf'. In het PKB stelsel waren alleen individuele verantwoordelijkheden wettelijk vastgelegd, met name richting de exploitant van de luchthaven.

Hoewel de sector deze grondgedachte van de zorgplicht ondersteunt en er een aantal aantoonbare positieve resultaten zijn geboekt zoals het zogenaamde "collaborative environmental decision making" om binnen de grenswaarden te blijven, blijkt een aantal aspecten in de praktijk lastig of niet uitvoerbaar.

Binnen de sector is, gelijktijdig aan het opstellen van de politieke besluitvorming over het huidige normenstelsel, meer dan twee jaar gewerkt aan het opstellen van een Convenant, met als doel deze zorgplicht nader in te vullen. In het Convenant worden de belangrijkste rolverdeling, werkwijze en uitgangspunten beschreven. Dit Convenant heeft onder andere het Environmental & Economical Management Committee (E2MC) in het leven geroepen. In juni 2003 is het Convenant door alle partijen van de Nederlandse luchtvaartsector ondertekend. Alleen Luchtverkeersleiding Nederland kon vanwege haar rechtspositie uiteindelijk niet formeel ondertekenen, maar onderschrijft wel volledig de inhoud.

Lastiger was het om met alle niet Nederlandse gebruikers van de luchthaven Schiphol, zowel de reguliere als de incidentele bezoekers van Schiphol, het nieuwe stelsel uit te leggen. Het ontbreken van een Engelstalige versie of uitleg van het gehele normenstelsel, met haar wereldwijd unieke regels, leidde tot veel onbegrip en terughoudendheid bij deze maatschappijen. Uiteindelijk is op basis van een vertaling van het concept Convenant door de brancheorganisatie SAOC (Schiphol Airline Operating Committee) en BARIN (Board of Airline Representatives in the Netherlands) toch een intentieverklaring ondertekend, die aan het Convenant is toegevoegd.

In de dagelijkse praktijk worden activiteiten in het E2MC ondernomen in het kader van de zorgplicht. Jaarlijks wordt in het E2MC een operationeel plan opgesteld waarbij wordt berekend aan de hand van het te verwachten verkeer voor het komende jaar of dit inpasbaar is binnen de milieugrenzen. Tot nu toe heeft de sector elk jaar aanpassingen moeten doen door of vliegbewegingen te schrappen of van tijdstip te veranderen om binnen de grenzen te blijven. Dit wordt steeds lastiger. Wanneer de milieucapaciteit terugvalt moeten luchtvaartmaatschappijen op deze manier de problemen opvangen. De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en met name de KLM, Martinair en Transavia zullen hiervoor de tol betalen want zij moeten dan eventueel hun dienstregelingen aanpassen. Wanneer zij echter milieuruimte creëren door stiller te vliegen dan gaat deze ruimte in de algemene 'pot' van airport slots. Maatschappijen die geen enkele milieumaatregel nemen kunnen op Schiphol toch een slot krijgen uit deze pot.

Diverse andere (meest buitenlandse) gebruikers van Schiphol geven weinig of geen blijk van betrokkenheid, kennis of inzet, zo blijkt uit bijvoorbeeld de monitoring van ongewenste nachtvluchten.

De verantwoordelijkheden voor registratie, bewerking en rapportage van milieuinformatie zijn via het Luchthavenverkeerbesluit en de Regeling Milieu Informatievoorziening neergelegd bij de exploitant van de luchthaven. Hiermee is een aanzienlijk onderschatte administratieve lastendruk ontstaan.

## 4.8 Hinderbeleving in de omgeving

Om aan te sluiten bij de hinderbeleving is in het huidige stelsel gekozen voor Europees geharmoniseerde geluidsmaten op jaarbasis, welke ook voor andere geluidsbronnen moeten worden gebruikt en een andere berekeningswijze voor de geluidbelasting zonder geluidafkap onder de 65 dB(A). Ook zijn de handhavingpunten in principe in woongebieden geplaatst in plaats van in weilanden. In gesprekken met omwonenden merken we echter dat deze elementen blijkbaar niet bijdragen aan verbetering van de hinderbeleving, eerder het tegenovergestelde. Uit diezelfde gesprekken blijkt dat het merendeel van de omwonenden niet tevreden is met het huidige stelsel. Uit overleg met bewoners blijkt dat zij het gevoel hebben niet (voldoende) beschermd te worden tegen het geluid, dat veroorzaakt wordt door het vliegverkeer rondom Schiphol. Het is vaak niet uit te leggen dat Nederland een wereldwijd uniek en streng handhavingssysteem bestaat, dat ervoor zorgt dat omwonenden beschermd worden tegen de effecten van de aanwezigheid van de mainport Schiphol.

Dit gevoel wordt kennelijk mede veroorzaakt doordat de geluidbelasting in de omgeving als het ware alleen wordt uitgesmeerd over een heel jaar. Wanneer een omwonende gedurende een bepaalde periode veel vliegtuiggeluid te verduren heeft, terwijl hij voorafgaand aan deze periode relatieve rust heeft ervaren, dan is het lastig te begrijpen dat die situatie geheel is

toegestaan of wellicht zelfs het gevolg is van noodzakelijke sturing door de sector. Sterker nog, hij kan nergens nagaan of de sector zich op dat moment aan de regels houdt. Een mogelijke overschrijding kan immers pas na afloop van een jaar worden vastgesteld.

Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor het moment waarop een heel lawaaiig vliegtuig overvliegt. Veel omwonenden denken dat zoiets niet is toegestaan of anders verboden zou moeten worden. Nergens is na te gaan of dit is toegestaan en of het vliegtuig inderdaad te veel geluid veroorzaakt. Omwonenden hebben behoefte aan adequate informatie waardoor ze weten waar ze aan toe zijn. De 'onuitlegbaarheid' van het huidige stelsel, in combinatie met de onvoorspelbaarheid van het vliegverkeer (wanneer vliegen de vliegtuigen waar en wanneer vliegen ze vooral niet waar?), leidt in bepaalde gevallen tot het gevoel dat er geen transparant systeem bestaat waarmee streng toezicht gehouden wordt op de luchtvaartsector. Regelmatig wordt aangegeven dat er behoefte is aan duidelijke grenzen en een lik-op-stuk beleid bij overtredingen. Hierbij speelt het meten van vliegtuiggeluid een belangrijke rol, want meten is weten! Het meten in plaats van het berekenen van de geluidbelasting ten behoeve van handhaving is als zodanig ook door de overheid al jaren geleden toegezegd. Maar tot op heden heeft de daartoe ingestelde commissie daarover nog steeds geen concreet voorstel gedaan, en blijkt steeds nader onderzoek nodig. Naar onze mening komt

dit met name omdat men alleen in de 'oude systematiek' van handhaving van geluidsbelasting op jaarbasis blijft hangen, en niet echt creatief naar andere mogelijkheden kijkt.

Een zekere ontevredenheid in de omgeving over de regulering van Schiphol, en een transparant, onuitlegbaar milieustelsel heeft directe gevolgen voor de sector. Het onbegrip en wantrouwen in de omgeving gaat nu al ten koste van de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van de sector, alle inspanningen van de sector ten spijt.

#### 4.9 Ervaringen in CROS

CROS heeft wettelijk de taak om het gebruik van de luchthaven zodanig te bevorderen, dat tegemoet gekomen wordt aan de belangen van de verschillende partijen. Hoe deze taak ingevuld zou moeten worden kwam aan bod bij de overgang van de oude CGS (Commissie Geluidhinder Schiphol) naar CROS. In de discussies over het 'bestuursreglement' en 'nadere regels' voor CROS werd duidelijk dat CROS vooral een rol voor zichzelf zag weggelegd in het zoveel mogelijk beperken van hinder als gevolg van het vliegverkeer. Om dit te kunnen bereiken was het van belang om harde afspraken te maken tussen de regiopartijen in CROS en de sector.

Waaraan kan worden gedacht bij 'harde afspraken met de regio'? Al snel bleek dat wanneer er onderling afspraken gemaakt zouden worden tussen sector en

regio, deze afspraken nogal eens tot conflicten met geldende grenswaarden zouden kunnen leiden. Immers, door anders te vliegen zouden ook de handhavingspunten anders worden belast. In de zogenaamde 'proefdraaisessies' met de overheid, voorafgaand aan de inwerkingtreding van de wet, werd al snel duidelijk dat de sector primair afgerekend zou worden op haar prestaties ten aanzien van de handhavingspunten. Wanneer een handhavingspunt zou worden overschreden, terwijl dit veroorzaakt zou worden door een met de omgeving gemaakte afspraak, dan zou de Inspecteur-generaal toch een maatregel nemen. Het milieustelsel was immers bedoeld om de geluidbelasting in de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

Door de beperkte ruimte in het stelsel om anders te vliegen, ten gunste van de regio, en het gegeven dat een maatregel volgt na een grenswaardeoverschrijding, zijn er sinds de oprichting van CROS geen afspraken gemaakt over alternatief route en baangebruik ten gunste van de hinderbeleving. Deze situatie zal in de toekomst moeten veranderen. CROS moet tot resultaten kunnen komen die daadwerkelijk en direct tot een verbetering van de hinderbeleving in de omgeving leidt. De evaluatie van het Schipholbeleid heeft dan ook de volle aandacht van CROS.

CROS heeft een inventarisatie uitgevoerd naar de ervaringen van de drie CROS-geledingen (bewoners, bestuurders, en sector) met het gebruik van de luchthaven als gevolg van het wettelijk stelsel. Hieruit bleek dat er acht knelpunten bestaan in de huidige situatie als gevolg van het milieustelsel. In deze paragraaf zijn de acht knelpunten nog eens opgesomd. Daarbij is aangegeven hoe de sector denkt dat de gewenste oplossingsrichting wat CROS betreft zou moeten zijn.

#### **1. Informatievoorziening aan omwonenden en klagers**

Omwonenden en klagers hebben het gevoel dat zij onvoldoende, niet altijd eerlijke, niet heldere, en geen goed onderbouwde informatie krijgen. De informatievoorziening vanuit alle betrokken partijen moet daarom verbeterd worden en beter aansluiten bij de behoefte van omwonenden en klagers.

#### **2. Tot veel hinder leidende vliegprocedures**

Een aantal vliegprocedures leiden tot hinder in de omgeving. Deze procedures zouden verbeterd moeten kunnen worden om hinder zoveel mogelijk te beperken. Een andere vliegprocedure kan echter ook altijd anders ervaren worden dan van te voren voorspeld wordt. Daarom is het van belang om andere vliegprocedures in de praktijk uit te proberen, bij wijze van experiment, zodat een verbetering of verslechtering ervaren kan worden.

### **3. Verdeling van het verkeer over de omgeving**

De hoofdgedachte achter het huidige milieustelsel en de voormalige PKB is 'zo min mogelijk woningen (zwaar) belasten', en dit uitgangspunt is bepalend voor waar vliegtuigen vliegen. Dit heeft dus tot gevolg dat de gebieden in het verlengde van de Polderbaan en de Kaagbaan bijna continu belast worden ten gunste van de gebieden in het verlengde van bijvoorbeeld de Buitenveldertbaan. Wanneer het IJmond gebied vergeleken wordt met Amsterdam, is het IJmond gebied immers relatief dunbevolkt. Deze gebieden, die overigens voor de komst van de Polderbaan nauwelijks vliegverkeer over zich heen kregen, worden nu continu – zij het relatief minder 'zwaar' – geluidbelast. De vraag is of minder 'zwaar', maar zeer frequent tot meer hinder leidt dan zeer zwaar, maar minder frequent. Om deze vraag te kunnen beantwoorden zal in nauw overleg tussen sector en regio naar een evenwichtige verdeling van het verkeer moeten worden gezocht.

### **4. Wijze van normeren en handhaven sluit niet aan bij de hinderbeleving**

Geluid wordt nu genormeerd middels een op voorgeschreven wijze berekend jaargemiddelde, uitgedrukt in de Europese maat  $L_{den}$ . Deze wijze van normeren en handhaven is lastig tot niet uitlegbaar aan de regio. Doordat het niet te begrijpen is en doordat men iets anders ervaart dan een 'gemid-

delde geluidbelasting' sluit de normering niet aan bij de beleefde hinder. Daarnaast bestaan er in het stelsel geen mogelijkheden om hinder te compenseren. Ten aanzien van de milieuparameters externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging is geconcludeerd dat deze complex en niet reëel zijn. Om dit onbegrip weg te nemen moet naar een wijze van normeren en handhaven gezocht worden, die meer aansluit bij de beleefde hinder. Dit is wellicht een norm die door elk individu waarneembaar, en dus meetbaar, is.

### **5. Gelijkwaardigheid van het beschermingsniveau ten opzichte van de PKB**

De gelijkwaardigheid van het beschermingsniveau wordt afgemeten aan de hand van het woningenbestand uit 1990. De woningtellingen mogen onder andere het maximum van 10000 binnen de 35 Ke niet overschrijden. Het probleem met deze aanpak is dat een vergelijking ten opzichte van 1990 achterhaald is, sindsdien zijn er immers – ondanks het gevoerde Rijksbeleid – in de regio meer woningen bijgebouwd, ook in of nabij de 35 Ke-zone. Bovendien "hebben woningen geen oren". Dit in combinatie met het gevoel van de bewoner-vertegenwoordigers in CROS dat toetsing aan slechts de overgangsbepaling onvoldoende tegemoet komt aan een adequate invulling van de Motie Baarda leidt tot veel ontevredenheid. Naast het helder krijgen van het begrip 'gelijkwaardig-

heid' zal ook op zoek gegaan moeten worden naar een passende invulling ervan.

#### **6. Positie en invloed van CROS**

CROS is formeel geen adviesorgaan aan de Staatssecretaris, maar een overlegplatform tussen sector en regio. Het is de bedoeling dat CROS oplossingen vindt voor hinderproblemen in de omgeving van Schiphol. CROS heeft in haar bestaan tot nog toe weinig invulling kunnen geven aan haar taak. Hinder wordt met name veroorzaakt door baan- en routegebruik. Doordat de wettelijke ruimte om hierin te variëren zeer gering is, is de ruimte om in overleg tot verbeteringen te komen ook zeer gering. Om dit te kunnen verbeteren is er meer flexibiliteit in het stelsel nodig om als regio en sector in overleg tot verbeteringen te kunnen komen, kortom: CROS moet meer speelruimte krijgen.

#### **7. Verbeteringen aan vliegprocedures, waarvoor nu wijzigingen in het stelsel nodig zijn**

Dit knelpunt is vergelijkbaar met knelpunt twee, met als verschil dat onder dit knelpunt alle verbeteringen aan vliegprocedures worden bedoeld waarvoor nu een wijziging van de besluiten nodig is. Wanneer een wijziging steeds gepaard gaat met een wettelijke aanpassing dan gaat dit ten koste van de doorlooptijd om wijzigingen door te voeren. Bovendien kan dit de bereidheid om tot verbete-

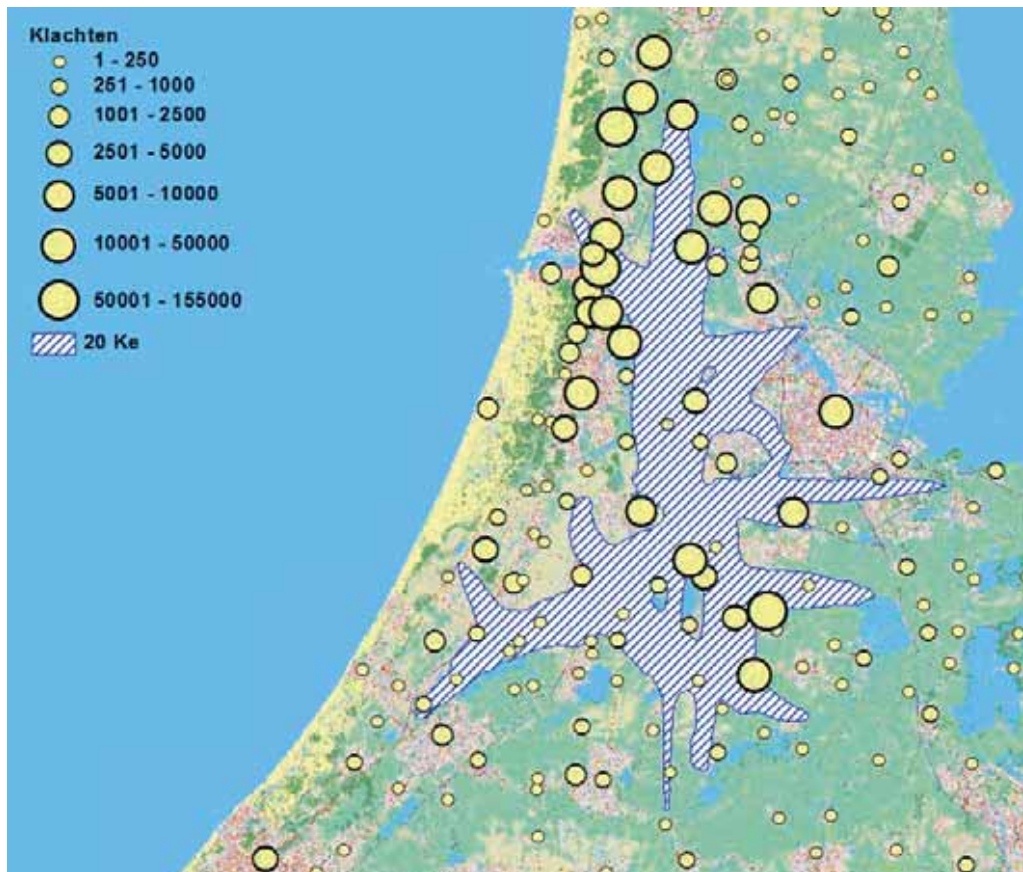
ringen te komen tegenwerken, het legt namelijk een enorm beslag op de initiatiefnemers van de verbeteringen. Gezocht moet worden naar een manier waarop sneller tot verbeteringen van procedures gekomen kan worden en waarbij men de wenselijkheid van de gewijzigde procedure kan beproeven.

#### **8. Tegenstrijdigheid van de dubbeldoelstelling**

CROS vindt de dubbeldoelstelling nu niet houdbaar: èn mainportontwikkeling èn verbetering van het milieu is niet mogelijk. Daarom moet eerst helder worden wat er onder een mainport verstaan wordt en wat daarbij komt kijken. Aan de hand hiervan zou dan geconcludeerd moeten worden welke eisen er aan het milieustelsel gesteld kunnen worden. Als voorbeeld: van milieuverbetereingen kan er geen sprake zijn als er jaarlijks één miljoen vliegtuigbewegingen moeten worden afgehandeld op de huidige locatie. In zo'n situatie zou niet langer gesproken moeten worden over een dubbeldoelstelling, maar over een mainportdoelstelling.

#### **4.10 De 'paradox' van de mainport**

De sector heeft veel geïnvesteerd zodat de regio minder wordt belast: schonere en stillere vliegtuigen, een nieuwe luchthaveninfrastructuur en isolatie van woningen. Het aantal geluidbelaste woningen was dan ook nog nooit zo laag; 5.925 binnen de 35 Ke-contour in 2004. Toch is het aantal klachten over hinder enorm



*Geluidbelasting is niet gelijk aan geluidhinder. Het grootste deel van klachten komt van buiten 20Ke. De ingebruikname van de Polderbaan en het daarmee gewijzigde gebruik (meer NZ) is herkenbaar in het klachtenpatroon (introductie nieuwe hinder gebieden).*

toegenomen. Deze toename kan niet het gevolg zijn van een toegenomen aantal vliegbewegingen, want de omvang van het vliegverkeer is nu pas vergelijkbaar met die van 2001. Omwonenden beleven de hinder blijkbaar anders dan werd aangenomen tijdens het opzetten van het milieustelsel.

Geconcludeerd kan worden dat het geluid dat neerslaat in de omgeving duidelijk verschoven is van relatief dichter bevolkt naar relatief dunner bevolkte gebieden. Dit was ook de bedoeling van de Polderbaan en het nieuwe milieustelsel zoals wettelijk is vastgelegd. Daarnaast heeft vooral de KLM miljarden geïnvesteerd in nieuwe vliegtuigen, zoals de Boeing 777 en de A330, die eerdere, lawaaiige types als de Boeing 747-300 en de MD11 hebben en gaan vervangen. Schiphol Group heeft bijna een half miljard gestoken in de aanleg van de Polderbaan en de toeleidende taxi-banen. LVNL heeft geïnvesteerd in nieuwe systemen en opleidingen om stillere naderings- en landingsprocedures mogelijk te maken, met name in de nacht. Ook is en wordt er – voor het overgrote deel – op kosten van de luchtvaartmaatschappijen voor bijna 800 miljoen euro aan compenserende maatregelen uitgegeven voor geluidisolatie, de aankoop/sloop van woningen, de verplaatsing van woonboten, het Schadeschap Schiphol e.d.



Al deze inspanningen hebben er niet toe geleid dat de sector nu meer groeirimte heeft om de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol mogelijk te maken. Er is feitelijk nog minder capaciteit beschikbaar dan in het vorige normenstelsel, zonder Polderbaan. Het lijkt erop, dat aan de milieukant van de dubbel-doelstelling wel is voldaan, terwijl de mainportkant van de dubbeldoelstelling onderbelicht is geweest. Dit vormt een serieus knelpunt ten aanzien van de rechtszekerheid en de toekomst van de sector. De Polderbaan moest leiden tot meer capaciteit onder voorwaarden. De sector houdt zich aan de voorwaarden, maar meer capaciteit is niet realiseerbaar. Geen enkele inspanning van de sector binnen het huidige milieustelsel kan daar iets aan veranderen. Verbeteringen zijn dus nodig om de mainport te kunnen behouden en tegelijkertijd de hinder in de regio zoveel als mogelijk is te beperken.

Volgens het Plan van Aanpak evaluatie Schipholbeleid, afkomstig van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, kan voor 2008 binnen het wettelijk kader geen verbeteringen worden doorgevoerd aan het huidige milieustelsel. Tot die tijd zal het huidige milieustelsel beter benut moeten worden. Het volgende hoofdstuk beschrijft op welke manier.

## 5. Een betere **benutting** van de **capaciteit** in het huidige milieustelsel

**De ervaringen met het huidige milieustelsel geven aan dat verbeteringen aan dit stelsel hoognodig zijn, wil Schiphol een mainport blijven. De duur van het politieke traject tot het bewerkstelligen van die verbeteringen is echter een traject van meerdere jaren. Binnen deze periode loopt de mainport Schiphol reeds tegen haar grenzen, ondanks een duidelijk verbeterde milieuprestatie die ruim binnen de oorspronkelijke doelstellingen van de wet ligt. In de periode tot effectuering van de verbeteringen is het daarom van belang dat een betere benutting van de capaciteit van het huidige milieustelsel plaatsvindt door actualisatie van de invoergegevens en het toepassen van selectiviteitsbeleid.**

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de capaciteit in het huidige milieustelsel beter benut kan worden, maar daarnaast ook wat de beperkingen daarvan zijn.

In het vorige hoofdstuk is, op basis van een door de luchtvaartsector uitgevoerd onderzoek, geconcludeerd dat op de luchthaven Schiphol, binnen de huidige grenswaarden voor geluid veel minder verkeer kan worden geaccommodeerd dan wat noodzakelijk is voor de ontwikkeling van de mainport. Binnen de huidige grenswaarde voor het Totaal Volume van de Geluidbelasting (Totaal Volume Geluid) blijken namelijk slechts ca. 450.000 vliegtuigbewegingen (excl. General Aviation) inpasbaar te zijn en dat is veel minder dan bij de aanleg van de Polderbaan werd beoogd (namelijk ca. 600.000 vliegtuigbewegingen op het huidige banenstelsel). Deze conclusie wordt bevestigd door de gerealiseerde geluidsbelasting in gebruiksjaar 2004 (de periode van 1 november 2004 tot 1 november 2005) en door de prognoses voor gebruiksjaar 2005. Voor de komende jaren wordt verwacht dat het aantal vliegtuigbewegingen met circa 4 à 5 procent per jaar zal toenemen. Voor behoud van de mainportpositie is het noodzakelijk deze groei te kunnen accommoderen.

Dit betekent dat de nog resterende ruimte voor groei tot 450.000 bewegingen in 2006 of 2007 volledig zal zijn benut.

De op basis van de huidige marktontwikkelingen benodigde groei tot ca. 500.000 vliegtuigbewegingen rond 2008 is daarmee niet mogelijk binnen de bestaande grenswaarden.

Volgens de huidige planning voor het evaluatietraject worden de resultaten van het evaluatietraject niet eerder geïmplementeerd dan medio 2008; waarschijnlijk zelfs niet voor 2009. Dit betekent dat het evaluatietraject niet tijdig een oplossing kan opleveren voor het gesignaleerde capaciteitsknelpunt. Immers, de implementatie van de resultaten van de evaluatie vindt pas plaats nadat de grenzen van de milieucapaciteit al zijn bereikt (en overschreden), terwijl de fysieke capaciteit bij lange na nog niet is bereikt.

Door een betere benutting van de huidige milieucapaciteit moet de periode tussen het bereiken van de grenzen aan groeiruimte en de implementatie van de resultaten van de evaluatie overbrugd worden.

Concreet wordt een tweetal mogelijkheden onderscheiden om de betere benutting van de capaciteit te realiseren:

1. Actualisatie van de in het LVB vastgelegde grenswaarden voor geluid, emissies en externe veiligheid op basis van herziene en geactualiseerde invoergegevens (marktverwachting, operationele situatie, etc.);

2. Aanscherping van het huidige selectiviteitbeleid waarbij door specifieke en op de samenstelling van de vloot gerichte maatregelen gestreefd wordt naar een verdergaande vermindering van het gebruik van de meest lawaaiige vliegtuigen op de luchthaven Schiphol.

### 5.1 Betere benutting capaciteit door te actualiseren

De huidige grenswaarden voor geluid, emissies en externe veiligheid zijn gebaseerd op scenario's die in 2000 zijn samengesteld voor het peiljaar 2005. Destijds is voor 2005 gekozen omdat de keuze voor een scenario voor het peiljaar 2010, gezien de dynamiek en onzekerheid van de voorspelling van de ontwikkelingen in de luchtvaart, niet zinvol werd geacht. Er werd op basis van toezeggingen van de overheid uitgegaan van een 'herijking' in 2005 van de invoergegevens, en op basis daarvan een aanpassing van de grenswaarden, voor de periode tot 2010. Het nu in de praktijk geconstateerde capaciteitsknelpunt was dus al in 2000/2001 voorzien en ook een oplossingsrichting was reeds gekozen.

De luchtvaartsector heeft een verkennend onderzoek uitgevoerd om te bepalen of een actualisatie van de invoergegevens (verkeersscenario, verwachte operationele situatie, etc.), noodzakelijk voor een berekening van de grenswaarden, een oplossing biedt voor het geconstateerde capaciteitsknelpunt.

Het geheel van geactualiseerde invoergegevens zou

ten eerste getoetst kunnen worden aan de vigerende grenswaarden voor geluid, emissies en externe veiligheid. Resultaten van deze toets zijn echter reeds bekend, het betreft immers een herhaling van het eerder uitgevoerde onderzoek, wat juist het capaciteitsknelpunt van maximaal 450.000 bewegingen per jaar aan het licht heeft gebracht.

Een tweede mogelijkheid is om de geactualiseerde invoergegevens niet te toetsen aan de huidige grenswaarden, maar aan de in de Wet luchtvaart vastgelegde overgangsbepalingen. In deze bepalingen is immers de totale ruimte (capaciteit) binnen de milieugrenzen vastgelegd, waarbinnen de ontwikkeling van de mainport Schiphol moet plaatsvinden<sup>1</sup>. De huidige grenswaarden zijn een vertaling van dat beschermingsniveau in grenswaarden voor Totaal Volume Geluid en in de handhavingspunten, gebaseerd op een verouderd scenario. Gebruik van een ge-updated scenario voor het vaststellen van de grenswaarden voldoet aan de eis van gelijkwaardige bescherming zoals in de PKB.

## 5.2 Betere benutting capaciteit door selectiviteitbeleid aan te scherpen

Naar aanleiding van het geconstateerde capaciteitsknelpunt is recent eveneens een nader onderzoek gestart om te bepalen of door aanvullende, selectivi-

teitmaatregelen, gericht op de samenstelling van de vloot en de verdeling van de vluchten over het etmaal, een oplossing gevonden kan worden voor het bovengenoemde capaciteitsknelpunt.

Het gaat hier nadrukkelijk om een aanvulling op het huidige door de sector gevoerde beleid. Schiphol voert al jaren door tariefdifferentiatie en operationele beperkingen, een restrictief beleid voor het gebruik van lawaaiige vliegtuigen en stimuleert de inzet van moderne, stillere en schonere vliegtuigen. Hiermee wordt in Europa en wereldwijd vooropgelopen. Ook in het recente verleden is dit gebeurd, Schiphol was één van de eerste luchthavens die zeer lawaaiige vliegtuigen ('Hoofdstuk 2' vliegtuigen) ging weren. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de (voorlopige) bevindingen en conclusies.

### **Wat wordt verstaan onder selectiviteitbeleid?**

Met selectiviteit wordt een dubbel doel gediend. Enerzijds draagt het bij aan de ontwikkeling en versterking van de mainport, anderzijds draagt selectiviteit bij aan de beperking van hinder door stiller en schoner vliegen te stimuleren. Daarnaast kan door selectiviteit worden gestimuleerd dat op andere momenten van de dag wordt gevlogen. De rijksoverheid en de exploitant van de luchthaven zijn de partijen die initiatieven

<sup>1</sup>) Het in het LVB vastgelegde stelsel van grenswaarden en regels is op deze totale milieuruimte gebaseerd. De invoerset, waarmee de gelijkwaardigheid tussen de oude en de nieuwe situatie is aangetoond (bij de overgang van het PKB-stelsel naar het huidige milieustelsel in 2002 en bij de correctie van de invoerfout in 2004), is immers gebruikt om (onder meer) de grenswaarden in de handhavingspunten en Totaal Volume Geluid te bepalen.

kunnen ondernemen voor dit selectiviteitbeleid. Daarnaast heeft de rijksoverheid een verantwoordelijkheid bij het vaststellen en invoeren van (de wettelijke kaders voor) dit selectiviteitbeleid.

De volgende maatregelen vallen in onze definitie onder selectiviteit:

- Maatregelen die de hubfunctie van de mainport versterken en bijdragen tot het optimaal benutten van de beschikbare (schaarse) capaciteit (ook wel kwaliteitbeleid genoemd). Dit kan bijvoorbeeld door de volgende maatregelen:
  - Verschuiving van niet-hubverkeer uit de piekperioden;
  - Voorkomen van slotmisbruik;
- Maatregelen die de jaarcapaciteit verder ontwikkelen en vergroten. Dit kan bijvoorbeeld door de volgende maatregelen:
  - Weren van de meest lawaaiige vliegtuigen (zogenaamde 'onderkant Hoofdstuk 3'), te beginnen met de nacht;
- onderzoek naar mogelijkheden voor ontwikkeling van regionale velden (Lelystad).

De hier genoemde maatregelen, blijken na onderzoek onvoldoende extra capaciteit op te leveren op de benodigde korte termijn (de periode tot 2008) en zijn dus op zichzelf niet voldoende om deze periode te overbruggen.

Enkele van deze maatregelen kunnen echter wel een, zij het beperkte bijdrage, leveren aan het oplossen van het capaciteitsknelpunt. Het gaat bij die maatregelen om een efficiënte verdeling van de nog resterende ruimte voor groei. Dit zijn maatregelen die gericht zijn op de samenstelling van de vloot.

### **Reeds toegepaste selectiviteitmaatregelen**

Door de luchtvaartsector en rijksoverheid zijn ook in het verleden, in het kader van selectiviteitbeleid, al diverse maatregelen getroffen. Voorbeelden daarvan zijn:

- Invoering van restricties ten aanzien van de inzet van de meest lawaaiige vliegtuigen (de zogenaamde onderkant Hoofdstuk 3 vliegtuigen), zoals bijvoorbeeld het huidige startverbod in de nacht voor dergelijke vliegtuigen;
- Vlootvervanging en -vernieuwing;
- Invoering van naderingsroutes over zee gedurende de nacht (volgens Continuous Descent Approach-principe);
- Beperkingen ten aanzien van inzet banenstelsel tijdens de nacht;
- Monitoring en handhaving slotmisbruik rond de nachtperiode;
- Versnelde uitfasering Hoofdstuk 2 vliegtuigen;

### **Selectiviteitbeleid biedt kansen voor de toekomst**

In aanvulling op het bovenstaande wordt van uitfasering van de meest lawaaiige vliegtuigen (zo genaamde 'onderkant Hoofdstuk 3') verwacht dat dit een bijdrage kan leveren aan de vergroting van de beschikbare capaciteit. Wel dienen voor ieder marktsegment voldoende alternatieve vlootmogelijkheden beschikbaar te zijn op de internationale markt.

Mits aan een aantal voorwaarden voldaan wordt (i.e. voldoende capaciteit beschikbaar, ook in de nachtoperioden) kan uitplaatsing van specifieke marktsegmenten naar regionale velden een (deel-)oplossing bieden. Echter, aan deze voorwaarde wordt op dit moment niet voldaan. Bovendien moet ook de impact voor de omgeving niet onderschat worden, uitplaatsing impliceert immers ook een verplaatsing van (een deel van) het milieuprobleem naar nieuwe regio's.

Uitfasering van 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen kan op termijn zeker ruimte opleveren. Nader onderzoek is noodzakelijk om in te schatten wat – gegeven de huidige marktsituatie - de opbrengst kan zijn, rekening houdend met de huidige milieurandvoorwaarden (zowel Totaal Volume Geluid als grenswaarde in handhavingspunten). Daarbij is tevens van belang dat de vrijgemaakte extra capaciteitsruimte op een voor de mainportontwikkeling zo'n positief mogelijke wijze wordt toebedeeld. Recent is dan ook gestart met een nadere uitwerking van een pakket van maatregelen dat hieraan invulling geeft. Daarbij wordt met name

gedacht aan een getrapte aanscherping van de operationele restricties voor de meest lawaaiige vliegtuigen, ondersteund door een aantal stimulerende maatregelen. Op deze wijze zou het zeer succesvolle Hoofdstuk 2 uitfaseringsbeleid uit de jaren 1998-2002 worden gecontinueerd, waarbij Schiphol weer als voorloper in de Europese Unie zou fungeren.

Invoering van aangescherpt selectiviteitbeleid kan alleen na zeer zorgvuldige voorbereidingen en met in achtname van alle wettelijke bepalingen. Zo is voor invoering van aanvullende operationele restricties t.a.v. de meest lawaaiige vliegtuigen (onderkant Hoofdstuk 3) de in het LVB opgenomen EU-regelgeving van toepassing. Dientengevolge moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan en moet een voorgeschreven procedure doorlopen worden, hetgeen consequenties heeft voor de doorlooptijd en de termijn waarop het gewenste effect verwacht kan worden. Voor een volledige uitfasering van de meest lawaaiige vliegtuigen is de doorlooptijd circa 5 tot 7 jaar. Wanneer de uitfasering alleen geldt voor een specifiek gedeelte van de dag dan is een verkorte procedure mogelijk en is de doorlooptijd circa 3 jaar. Ook is het volgende van belang:

1. Aanvullende restricties kunnen consequenties hebben voor de concurrentiepositie van de mainport Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen. Deze bedrijfseconomische consequenties dienen inzicht-

lijk gemaakt te worden voordat daadwerkelijk tot invoering wordt overgegaan.

2. Voor invoering van maatregelen in het kader van selectiviteit is in elk geval toestemming benodigd van de rijksoverheid.

### **Voorlopige conclusies**

Het toepassen van uitfasering van de meest lawaaiige vliegtuigen levert op termijn weliswaar extra jaarcapaciteit op. Echter, op korte termijn levert dit beleid niet voldoende op en kan het ook niet snel genoeg worden geëffectueerd om de periode tot aan 2008/2009 te overbruggen. Immers, de termijnen voor voorbereiding en invoering van de diverse selectiviteitsmaatregelen zijn aanzienlijk, waardoor volledige implementatie pas mogelijk is nadat de capaciteitsgrenzen zijn bereikt. Bovendien moet rekening worden gehouden met economische consequenties van de voorgestelde maatregelen, zorgvuldige bestudering daarvan vraagt eveneens de nodige tijd.

### **5.3 Conclusies: in hoeverre kan de milieucapaciteit beter worden benut?**

Bij de huidige marktverwachtingen ontstaat er nog voordat de resultaten van de evaluatie van het milieustelsel kunnen worden geïmplementeerd (in 2008 of 2009) een capaciteitsknelpunt, waarmee de ontwikkeling van de mainport in gevaar komt. Een adequate oplossing is noodzakelijk om de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaartsector in de periode tot

2008/2009 niet te laten stagneren en daarmee internationaal op achterstand te zetten. Deze oplossing kan binnen de vigerende grenswaarden niet worden gevonden.

Naar huidige inzichten kan een oplossing voor het knelpunt gevonden worden door te streven naar een betere benutting van de capaciteit middels:

- (a) een actualisatie van de grenswaarden voor geluid op basis van een geactualiseerde invoerset, waarbij als absolute randvoorwaarde geldt dat wordt voldaan aan de in de Wet luchtvaart vastgelegde overgangsbepalingen in combinatie met
- (b) aanscherping van het tot op heden gevoerde selectiviteitsbeleid, mits dit niet tot bedrijfseconomische consequenties leidt. Hoewel pas op langere termijn significante effecten merkbaar zullen zijn, is de inschatting dat de eerste verschuivingen in de vlootsamenstelling al vrij snel een eerste positief effect zullen hebben op de beschikbare milieuruimte.

De verwachting is dat hiermee kan worden voorzien in een oplossing voor de korte termijn. Het is echter zeker geen duurzame oplossing voor de langere termijn en valt dan ook niet in de categorie van 'verbetervoorstellen'.

De sector zal daarom op korte termijn apart met een voorstel tot actualisatie komen, waarin de beide opties voor betere benutting van de bestaande capaciteit verder zijn uitgewerkt. Uitgangspunt daarbij zal de dienstregeling voor 2008 zijn. Een milieueffectrapportage zal worden opgesteld op basis waarvan de grenswaarden in de handhavingspunten moeten worden aangepast zonder dat de gelijkwaardigheidsgrenzen, waaronder de 10.000 woningen, wordt overschreden. Daarnaast zal de sector samen met de Rijksoverheid trachten het selectiviteitbeleid verder aan te scherpen.

Een betere benutting van de bestaande capaciteit leidt nog niet tot verbeteringen in het huidige stelsel. De problemen blijven hetzelfde: er is nog steeds geen ruimte om in overleg met de regio tot verbeteringen te komen. De geluidbelasting wordt nog steeds berekend, het milieustelsel is nog steeds moeilijk uit te leggen en er wordt niets gedaan met de beleefde hinder in de regio. Daarom wordt in het volgende hoofdstuk verbeteringen aan het milieustelsel voorgesteld, die van structurele aard zijn.



## 6 Voorstel voor **verbeteringen**

**Uit de voorgaande hoofdstukken blijkt dat verbeteringen in het huidige milieustelsel nodig zijn om de mainport in stand te kunnen houden. Hiervoor is meer nodig dan het plakken van pleisters op onderdelen van het stelsel. Om het huidige stelsel te verbeteren aan de hand van de ervaringen en de ondervonden knelpunten, zal opnieuw integraal gekeken moeten worden naar de gedachtes van een milieustelsel. De evaluatie moet dan ook uiteindelijk leiden tot een nieuw stelsel waardoor de mainport behouden kan worden en daadwerkelijk samen met de regio gewerkt kan worden aan beperking van hinder.**

Om een inschatting te kunnen maken van verbetervoorstellen, die ook op onze regio toegesneden zouden zijn, ligt het voor de hand om naar het buitenland te kijken. Positieve ervaringen elders zouden ook goed kunnen leiden tot positieve ervaringen op en rondom Schiphol. Daarom hebben we eerst een 'benchmark' uitgevoerd naar milieuregelgeving op de zes grote Europese luchthavens. Zo is een beeld ontstaan over wat 'best practices' zijn. Een groot voordeel van het aansluiten bij deze best practices voor verbeteringen van het milieustelsel is dat een 'best practice' haar positieve effecten reeds elders heeft bewezen in de praktijk en dat het bovendien zal bijdragen aan een eerlijke concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector binnen Europa.

De belangrijkste achterliggende milieudoelstellingen van het huidige stelsel zijn: zo min mogelijk woningen zwaar belasten en de omgeving beschermen tegen de effecten van het vliegverkeer. Deze doelstellingen zijn voornamelijk gericht op de milieubelastingkant van het milieustelsel. Een effectief milieustelsel zou echter ook beleid moeten bevatten gericht op de hinderbelevingskant. De mate van overlast wordt immers bepaald door zowel de bron (het vliegverkeer) als de ontvanger (omwonenden in de regio). De uitdaging is om tot

verbeteringen in het milieustelsel te komen, waardoor beide kanten van het probleem 'overlast' belicht worden en onderling niet contra-productief werken. Maatregelen gericht op de milieubelasting moeten een positieve invloed hebben op de hinderbeleving en vice versa. Een duurzame ontwikkeling van de mainport Schiphol kan alleen gepaard gaan met een duurzaam milieustelsel, dat aandacht schenkt aan al deze aspecten van overlast.

Naast beleid ten aanzien van hinderaspecten is het van belang om continu rekening te houden met het internationale karakter van de luchtvaart. Een goede concurrentiepositie van Schiphol en van KLM is cruciaal voor het behoud van de mainport en de mogelijkheden om deze verder te ontwikkelen. Het begrip 'level playing field' moet dan ook altijd meegewogen worden in de keuze voor regulering van een industrie, die functioneert in een internationaal speelveld. Hiermee moet het "postzegeldenken" van de laatste periode doorbroken worden.

Om weloverwogen te kunnen bepalen op welke terreinen aanvullende nationale regelgeving noodzakelijk is, is eerst onderzocht welke internationale regelgeving reeds bestaat ten aanzien van de milieuaspecten geluid, veiligheid, en emissies. Internationale regelgeving is per slot van rekening van toepassing op alle Europese en internationale luchthavens en staat een eerlijke concurrentie van de Europese luchthavens en

haar gebruikers niet in de weg. Een benchmark is uitgevoerd naar de milieuregulering op de zes grote Europese luchthavens (de huidige of potentiële primaire hubs) geeft een goed beeld over welke regels ten koste van de concurrentiepositie kunnen gaan en welke ervaringen juist positief kunnen uitpakken voor de situatie op en rondom Schiphol.

Deze twee, overigens niet geheel nieuwe, belangrijke randvoorwaarden (hinderbeleid en level playing field) vormen samen met zeven andere randvoorwaarden het toetsingskader voor een nieuw milieustelsel. De randvoorwaarden zijn gebaseerd op de positieve ervaringen met het huidige stelsel, maar ook op de ervaren knelpunten. We verwachten dat wanneer deze randvoorwaarden in acht worden genomen, er uiteindelijk een evenwichtig en effectief milieustelsel kan ontstaan.

## 6.1 Randvoorwaarden voor een verbeterd milieustelsel

De volgende randvoorwaarden zijn nodig voor een evenwichtig en effectief milieustelsel.

### **Rekening houden met internationaal speelveld**

Hoe groot Schiphol moet zijn om Mainport te kunnen blijven wordt niet bepaald door simpelweg een getal te noemen. Schiphol functioneert in een internationaal speelveld en om mee te kunnen blijven doen zal Schiphol een product moeten kunnen blijven leveren, dat concurrerend is ten opzichte van andere Europese

luchthavens. Een vergelijking met de andere Europese Mainports leert dat Schiphol in ieder geval voldoende capaciteit moet kunnen bieden om mee te kunnen blijven doen in het concurrentiespel van Europese mainports. Daarnaast moet de situatie in Nederland met betrekking tot regelgeving niet tot een concurrentienadeel voor de Nederlandse luchtvaart leiden (zie ook deelrapport 1 over de mainport). De volgende randvoorwaarden horen hierbij:

1. Schiphol moet met het huidige banenstelsel door kunnen groeien naar zo'n 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar met een piek uurcapaciteit van 120 bewegingen per uur en een zeer hoge betrouwbaarheid.
2. Milieunormen dienen in lijn te zijn met internationale regelingen en ontwikkelingen.
3. Operationele procedures dienen in lijn te zijn met internationale standaards. Eisen aan technologische innovatie dienen internationaal implementeerbaar te zijn.

### **Heldere taakverdeling**

In het belang van de internationale concurrentiepositie van Nederland en van de Randstad heeft de luchtvaartsector de opdracht gekregen van het kabinet en de Tweede Kamer om de positie van de luchthaven Schiphol als Mainport te behouden. Dit zal moeten gebeuren binnen condities die bijdragen aan verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven. Dit is een opdracht die de lucht-

vaartsector niet zelfstandig kan uitvoeren. De rijksoverheid heeft de verantwoordelijkheid om goede kaders te formuleren, waardoor de mainportpositie daadwerkelijk behouden kan worden. De sector heeft de verantwoordelijkheid om binnen de gestelde kaders zo efficiënt mogelijk te opereren en als goede buur zo veel mogelijk maatregelen te nemen om de hinder te beperken. Daarnaast is de regio medeverantwoordelijk voor de leefkwaliteit in de omgeving van de luchthaven en de ontwikkeling van het gebied ter ondersteuning van de mainportfunctie. Er moet een duidelijke integrale visie zijn op de ruimtelijke economische ontwikkeling van de Noordvleugel van de Randstad waaraan verschillende overheden zijn gebonden.

Om dit te kunnen realiseren zal er een duidelijke keuze moeten worden gemaakt: Schiphol moet kunnen groeien en zal overlast in de regio veroorzaken. Deze overlast zal met alle mogelijke middelen moeten worden beperkt. Over de huidige manier waarop invulling is gegeven aan de bescherming van de omgeving via het gelijkwaardigheidbeginsel, is noch de regio noch de sector tevreden. De sector wil hier graag samen met de regio een andere invulling aan geven. De wetgever zal de ruimte hiervoor moeten bieden. Door deze duidelijke keuze zal de taakverdeling als volgt zijn:

4. Mainportontwikkeling is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de rijksoverheid, de regio en de luchtvaartsector.
5. Verantwoordelijkheidsverdeling op getrapte wijze: internationaal, nationaal, en nu ook regionaal met voldoende speelruimte voor sector en omgeving.

#### **Aansluiten bij de hinderbeleving**

Vliegtuiggeluid wordt door een ieder anders beleefd. De één ervaart het als hinderlijk, terwijl de ander er absoluut geen last van heeft. Afgezien van deze subjectieve beleving zijn ook niet alle maatregelen voor elk gebied even effectief. Een beleid op maat, gericht op de verschillende gebieden en de verschillende individuen in de regio, kan bijdragen aan het effectief verminderen van hinder. Daarom de volgende voorwaarden:

6. Het milieustelsel biedt ruimte voor gebiedsgericht beleid ten behoeve van de hinderbeleving.
7. De wijze waarop wordt gehandhaafd is eenvoudig en uitlegbaar.

#### **Het stelsel moet duurzaam zijn**

Het milieustelsel wordt niet transparanter wanneer regelmatig wijzigingen in het stelsel moeten worden doorgevoerd. Dit gaat bovendien ten koste van de uitlegbaarheid en de mogelijkheid tot gewenning. Uiteindelijk is het van belang dat alle partijen weten waar ze aan toe zijn met het milieustelsel, ook op de langere termijn. Het milieustelsel moet daarom ook in

die zin duurzaam zijn. Uit de praktijk blijkt overigens dat een planningshorizon van 5 jaar het maximaal haalbare is voor het maken van concrete afspraken en het verbinden van concrete waarden en consequenties aan die afspraken. De planningshorizon van de luchtvaart ligt zelfs eerder rond de 3 jaar. Dit is ook het uitgangspunt van de huidige evaluatie. De volgende voorwaarden zijn daarom van belang:

8. Geen normen op basis van toekomstvoorspellingen, maar een planningshorizon van drie tot vijf jaar voor evaluatie en mogelijkheden tot eventuele bijstelling.
9. Hinderbeperkende maatregelen worden in de praktijk eerst op hun uitvoerbaarheid uitgetoetst en pas geïmplementeerd wanneer regio en sector dat wenselijk vinden.

Aan de hand van deze randvoorwaarden heeft de sector elementen geformuleerd voor verbeteringen aan het huidige milieustelsel. Deze elementen zijn onderverdeeld in vier pijlers. De vier pijlers zijn impliciet ook terug te vinden in de huidige Wet luchtvaart.

## 6.2 Eerste pijler: Afspraken met de omgeving

Hinder is een subjectief begrip. Iedereen ervaart vliegtuiggeluid anders. Het lijkt daarom ook niet haalbaar om met behulp van algemene regels de hinder voor de hele omgeving te verminderen. Professor Stallen geeft daarom ook aan in zijn rapport "Fundering in de Regio":

*"Zelfsturing betekent samen met relevante anderen (omwonenden, sectorpartijen) invloed kunnen uitoefenen op de kwaliteit van de eigen leefomgeving. Dat vereist 'geven en nemen', in essentie transacties tussen veroorzaker en blootgestelde. Dit is zinnig voor het 50 dB(A) Lden (voorheen ± 20 KE) gebied, maar niet minder binnen het 58 dB(A) Lden (voorheen ± 35 KE) gebied. Van belang is vooral dat er een scala aan sturingsmogelijkheden of transacties wordt ontwikkeld, want omwonenden verschillen qua behoeften en voorkeuren. Niet eindeloos overigens: elke samenleving bestaat dankzij een beperkt aantal basispreferenties. Maar altijd geldt: kunnen kiezen, is voorwaarde voor minder hinder."*

De sector is daarom op zoek gegaan naar mogelijkheden om keuzes te kunnen voorleggen aan de omgeving. De volgende drie elementen worden daarom als verbeteringen voorgesteld.

### Inspraak in baangebruik

In het huidige milieustelsel wordt de sector hard afge-rekend op zijn geluidsprestaties. Deze geluidprestaties worden onder andere berekend in handhavingspunten in de omgeving. Wanneer de grenswaarde in één of meerdere handhavingspunten overschreden wordt, legt de Inspecteur-generaal een maatregel op om een nieuwe overschrijding te voorkomen, ondanks de bijbe-horende onderschrijding in de overige punten. Dit kan resulteren in het sluiten van een route of een baan. De sector zal daarom alle inspanningen richten op het voorkomen van een dergelijke overschrijding in een van de handhavingspunten. Dit doet de sector door op gezette tijden een stuurmaatregel te nemen. Een stuur-maatregel omvat in de meeste gevallen het inzetten van een andere baancombinatie, waardoor sommige handhavingspunten ontlast worden, en andere hand-havingspunten juist zwaarder belast worden. De sturingsstrategie van de sector heeft zichzelf de laatste vier jaren bewezen: geen overschrijdingen van geluid-grenswaarden, maar niet noodzakelijkerwijze ten gunste van de omgeving.

Het baangebruik wordt primair gestuurd door de weersomstandigheden, maar vormt toch ook het belangrijkste middel voor de sector om bij te sturen in de geluidbelasting in de handhavingspunten. Wanneer de sector bij zijn keuze voor het baangebruik rekening houdt met andere factoren, zoals bijvoorbeeld wensen uit de omgeving, verhoogt hij daarbij meteen zijn risico

op een overschrijding en het handhavend optreden van de Inspecteur-generaal. Niet alleen ander baangebruik, maar ook ander – afwijkend - routegebruik verhoogt het risico op overschrijdingen in handhavingspunten. Doordat het handhavingssysteem zo nauw luistert, is er nagenoeg geen ruimte voor inspraak uit de regio op baan- en routegebruik of wijzigingen in routes.

Inspraak van de regio in baan- en routegebruik kan direct leiden tot hinderbeperking wanneer in overleg met de regio vliegverkeer 'eerlijker verdeeld wordt'. Uit discussie in CROS blijkt dat de regio behoefte heeft aan de mogelijkheid om rust in de regio te spreiden, vooral in de zomerperiode. Spreiden van rust is mogelijk door baan- en routegebruik meer af te wisselen. Wanneer bijvoorbeeld vanuit het Noorden geland wordt op de Polderbaan, en gestart wordt naar het Zuiden vanaf de Kaagbaan is dit gunstig voor Hoofddorp (in verband met grondgeluid), Zwanenburg-West, Spaarndam, Velsen-Zuid en Velsbroek. Tegelijkertijd is dit nadelig voor Castricum, Uitgeest en Limmen. Wanneer dit baangebruik omgewisseld wordt, dus door te starten naar het Noorden vanaf de Polderbaan en te landen vanuit het zuiden op de Kaagbaan, geldt het omgekeerde voor de hinderbeleving in de omgeving. Kortom: wat voordelig is voor de één, is nadelig voor de ander. Door de mogelijkheid te hebben om in overleg met de regio te bepalen wat het gewenste baangebruik zou zijn in een periode kan invulling worden gegeven aan de wens om rust te spreiden.

### **Inspraak in routegebruik**

Regelmatig krijgt de sector het verzoek om routes te veranderen zodat dit beter zou aansluiten bij de wensen van de omgeving. De 'Spaarndamroute' is hier een voorbeeld van. Daarnaast kan het voor de omgeving met het oog op hinder soms beter zijn om niet al het verkeer zoveel mogelijk over dezelfde route te sturen, maar het verkeer iets meer te spreiden over de omgeving. Het volgende voorbeeld illustreert dit.

### **Spreiden van het vliegverkeer vanaf de Zwanenburgbaan: grote versus "kleine" vliegtuigen**

Vanwege onverwachte uitvoeringsproblemen wordt er momenteel niet volledig parallel gestart naar het Noorden vanaf de Polder- en Zwanenburgbaan. Het verkeer vertrekkend vanaf de Zwanenburgbaan maakt op 500 ft hoogte een draai naar het Noordoosten. Consequentie hiervan is dat de vliegpaden die gevlogen worden niet overeen komen met de wettelijk vastgelegde vertrekroutes en daarop gebaseerde geluidsbelasting. Nabij gelegen handhavingspunten worden onevenredig zwaar belast waardoor op termijn een overschrijding dreigt.

### Landend vliegverkeer

De omgeving ervaart een landend vliegtuig anders dan een startend vliegtuig. Door een baan afwisselend te gebruiken voor landend of startend verkeer of door zo nu en dan andere banen te gebruiken, kunnen periodes van relatieve rust gecreëerd worden in omgeving. Aangezien de omgeving de ervaringsdeskundigen zijn wordt door de luchtvaartsector in overleg met de omgeving bepaald welke banen op welke momenten bij voorkeur gebruikt moeten worden.

Hoofddorp

Zwanenburg-West

Castricum

Amsterdam

## De regio heeft inspraak in baangebruik

Landen vanuit het Noorden op de Polderbaan is gunstig voor Hoofddorp (in verband met grondgeluid), Zwanenburg-West, Spaarndam, Velsen-Zuid en Velsbroek, maar is nadelig voor Castricum, Uitgeest, en Limmen.

Wanneer echter gestart wordt naar het Noorden op de Polderbaan geldt het omgekeerde. In overleg met de regio kan worden afgesproken wanneer de Polderbaan voor landend of startend verkeer wordt ingezet.

### Startend vliegverkeer

Hoofddorp

Zwanenburg-West

Castricum

Amsterdam

In de praktijk blijkt echter dat het wegdraaien van het vliegverkeer op een bepaalde hoogte positieve geluidseffecten met zich brengt. Door het wegdraaien ontstaat er een waaierspatroon door het verschil in vlieg- en klmsnelheid tussen grote en kleine vliegtuigen. Hierdoor wordt de geluidsoverlast over een groter gebied verspreid. Dit heeft tot gevolg dat de geluidsoverlast direct onder de route afneemt, maar de overlast langs de route iets toeneemt. Een onderzoek naar de geluidseffecten van deze wijziging kan inzicht geven of en waar het spreiden van verkeer voordelen voor de omgeving met zich zou brengen. Een zekere optimalisatie van het routegebruik kan in dit geval leiden tot het ontlasten van een zwaar gehinderd gebied dicht bij de baan, met een beperkte toename iets verder weg.

Het huidige stelsel laat niet toe dat van routes wordt afgeweken. Daarnaast leidt elke routeafwijking tot een verhoging van de kans op een overschrijding in één van de handhavingspunten. De combinatie van regels en grenswaarden bemoeilijkt de mogelijkheid om de regio inspraak te geven in het verbeteren van routes. Aan elke routewijziging zal nu een uitgebreid onderzoek moeten voorafgaan. Alle partijen moeten immers zeker weten dat de nieuwe route inderdaad de route is die gewenst is. Wanneer namelijk besloten wordt tot een gewijzigde route zal het Luchthavenverkeerbesluit hierop aangepast moeten worden. Het is zeer waarschijnlijk dat de vastgelegde routes en grenswaarden

in handhavingspunten met de routewijziging herzien moeten worden. In de meeste gevallen is hiervoor een mer-traject nodig, waardoor een routewijziging snel circa anderhalf jaar tijd kost voordat de route daadwerkelijk gewijzigd is.

Kortom: extra routes, aangepaste routes, en uitwaai-eren van routes kan in bepaalde situaties bijdragen aan het terugdringen van de hinder in de regio. De totale hoeveelheid geluid neemt niet af, maar deze wordt wel 'beter' verdeeld. Het nemen van een besluit over ander routegebruik is in de huidige situatie voor de omgeving niet gemakkelijk. Dat komt doordat van te voren onduidelijk is hoe een bepaalde verandering in het routegebruik precies zal uitpakken voor de omgeving. Daarnaast worden gewijzigde routes opnieuw in beton gegoten, waardoor de weg terug of weer veranderen niet eenvoudig is. Om hinder daadwerkelijk te kunnen beperken is het juist van belang dat de ervaringsdeskundigen – de regio – input kunnen leveren over het routegebruik. Deze ruimte moet het milieustelsel dan ook bieden. Een proefperiode voorafgaand aan het vastleggen van nieuwe routes of procedures helpt in het opdoen van praktijkervaring.



### **Gebiedsgerichte benadering voor effectieve hindermaatregelen met behulp van een 'menukaart'**

Uit gesprekken met de regio blijkt dat elk gebied op een andere wijze hinder ervaart. Er zijn daarom ook verschillende maatregelen nodig per gebied om de hinder effectief te beperken. Via een 'menukaart' kunnen verschillende vormen van compensatie aangeboden worden. Hierbij kan gedacht worden aan compensatie in de vorm van geluidisolatie, nachtisolatie, een verhuisregeling, een aankoopregeling, een collectieve vorm van compensatie ten gunste van de leefbaarheid in het gebied, et cetera. De effectiviteit van de maatregel is afhankelijk van de oorzaak van de overlast. Met de keuze uit de menukaart zal hiermee rekening gehouden worden. Een omwonende heeft middels de menukaart binnen de afgesproken kaders de vrije keuze om te bepalen hoe hij met de hinder waaraan hij wordt blootgesteld wenst om te gaan.

In de optie van het aanbieden van compensatie via een menukaart kan eveneens overwogen worden om het regime, dat van toepassing is op het beperkingengebied, deel uit te laten maken van de menukaart. Uit gesprekken met omwonenden blijkt namelijk dat niet iedereen bereid is om continu aan een bepaalde geluidbelasting blootgesteld te worden terwijl anderen daar niet voor willen verhuizen. Ook blijkt dat niet iedereen behoefte heeft aan isolatie terwijl men wel in een gebied woont waarvoor isolatie voorgeschreven

wordt. Kortom hindermaatregelen op maat aanbieden in plaats van afgebakende gebieden volledig woningvrij maken of isoleren.

Om de noodzaak van deze gebiedsgerichte benadering te illustreren volgen enkele voorbeelden.

#### **Voorbeeld: grondgeluid is ook hinderlijk**

Na de ingebruikname van de Polderbaan overdag kwamen er bij het CROS Informatie- en Klachten Bureau met name uit Hoofddorp-Noord steeds meer klachten over ervaren hinder als gevolg van startende vliegtuigen en van taxiënde vliegtuigen van en naar de Polderbaan. Het grondgeluid wordt door bewoners van Haarlemmermeer ook als één van de belangrijkste problemen genoemd tijdens de Consultatiebijeenkomst en, georganiseerd door de gemeente Haarlemmermeer, in het kader van de Evaluatie. Bewoners hebben, tot ver in Hoofddorp, last van het grondgeluid en het verbaast de mensen dat het niet is opgenomen in de Schipholwet. Daarnaast ervaart ook Vijfhuizen veel overlast door grondgeluid.

De vastgestelde en ervaren overlast als gevolg van deze problematiek (geluidsoverlast en trillingen) vraagt om een effectieve gebiedsgerichte oplossing nu de wet geen andere voorziening kent. Naar aanleiding van de klachten heeft Schiphol Group in overleg met de gemeente Haarlemmermeer en de Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord in de periode van januari tot

# Maatregelen op maat voor hinderbeperking

Isolatie? Verhuisregeling? Een oplossing voor grondgeluid? Inspraak in baangebruik? Elk gebied een eigen hinderprobleem? Elk gebied een eigen oplossing!



gedaan om de geluidniveaus in Hoofddorp-Noord in kaart te brengen en te zien of er een verband is tussen deze (piek)niveaus en de ervaren hinder.

Inmiddels hebben tussentijdse TNO-berekeningen aangetoond dat op basis van de verzamelde meetgegevens en de door de Nederlandse Stichting Geluidhinder vastgestelde criteria voor laagfrequent geluid er substantiële overlast ervaren kan worden in Hoofddorp-Noord, wanneer er van de Polderbaan wordt gestart. Deze resultaten zullen de komende maanden worden gevalideerd, waarna de effectiviteit van diverse akoestische en niet-akoestische maatregelen zal worden bepaald.

De ministeries van VROM en V&W worden op de hoogte gehouden van de tussentijdse resultaten van het onderzoek. In december 2005 zullen de eindresultaten van het onderzoek beschikbaar zijn. Schiphol Group gaat er vanuit dat deze resultaten bij de evaluatie van het Schipholbeleid en de rapportage aan de Kamer worden betrokken en pleit ervoor dat een vorm van compensatie mogelijk wordt.

Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar mogelijke relaties tussen trillingen in huizen, laagfrequent geluid, het weer en de ervaren hinder. Tevens wordt onderzocht hoe deze trillingen zich verplaatsen: via de lucht, via de grond of via beide. De resultaten van dit onderzoek werden begin 2005 bekend en vormen de

basis voor een vervolgfase van onderzoek, welke in april 2005 is gestart door Wyle Laboratories uit de VS, TNO en NLR naar mogelijke oplossingen en de effectiviteit hiervan.

### **Isolatie in pakketvorm via menukaart**

De wijze waarop de geluidisolatie nu is geregeld laat nog veel te wensen over. Bewoners zijn nu volledig afhankelijk van de overheid die op basis van de huidige regelgeving met betrekking tot geluidisolatie volledig bepaalt wie, wanneer en waarvoor in aanmerking komt. Iemand die op grond van de huidige regeling in aanmerking komt voor geluidisolatie heeft daarin zelf weinig tot geen zeggenschap. Eigenlijk kan alleen maar van de verplichte isolatie afgezien worden, met verlies van alle toekomstige rechten. Mede hierdoor is sprake geweest van een niet doelmatige en zeer inefficiënte uitvoering, welke ondanks de internationaal ongekende schaalgrootte en kosten zeker niet heeft bijgedragen aan een vergroting van het draagvlak van de mainport. Het tegenovergestelde is eerder het geval, zo blijkt uit reacties uit de regio.

Bovendien zijn de met deze vorm van geluidisolatie gemoeide kosten, welke uiteindelijk op de luchtvaartmaatschappijen als gebruikers van Schiphol worden afgewenteld, in de afgelopen jaren tot onaanvaardbare hoogten gestegen. De aangetoonde ondoelmatigheid bij het project Geluidisolatie Schiphol fase-2 (GIS-2) heeft uiteindelijk geleid tot ingrijpen van de

Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in een deel van de door te berekenen isolatiekosten. De 'lessons learned' van GIS-2 dienen zo spoedig en effectief mogelijk te worden geïmplementeerd.

Door isolatie in de vorm van een pakket aan te bieden kan er veel sneller en effectiever worden gehandeld. Een ieder die binnen een nader door de overheid te bepalen gebied woont, heeft recht op een basis isolatiepakket dat simpel en snel valt uit te voeren.

Afhankelijk van waar de woning in het gebied is gelegen heeft de bewoner recht op aanvullende pakketten. De bewoner heeft echter de keuze of en ja voor welke compensatievorm hij kiest. De geluidisolatiepakketten moeten op basis van effectiviteit worden samengesteld. Een pakket bestaat bijvoorbeeld uit geluidsisolerende beglazing, suskasten en dergelijke. Het voordeel van het werken met vaste pakketten is dat bewoners snel geholpen kunnen worden tegen relatief lage kosten, waarbij zij zelf het initiatief in handen houden, en slechts de middelen beschikbaar gesteld worden volgens heldere criteria. Een dergelijke handelswijze wordt ook wel bij andere luchthavens met succes toegepast, onder andere rondom de luchthaven van Frankfurt en Chicago.

#### **Verhuisregeling voor woonkernen in de nabijheid van de luchthaven**

Woonkernen in de nabije omgeving van de luchthaven zullen altijd overlast blijven ervaren van de luchtvaart.

Ander baan- en routegebruik dragen niet bij tot aanzienlijke verbeteringen in deze gebieden, omdat deze gebieden gewoonweg te dicht bij de luchthaven liggen. Er zijn omwonenden, die niet continu blootgesteld wensen te worden aan vliegtuiggeluid. Isolatie biedt voor hen onvoldoende oplossing voor de verbetering van hun leefkwaliteit. Een tegemoetkoming in de verhuiskosten kan de omwonende makkelijker in staat stellen om te verhuizen, wanneer zij dit wensen.

Een verhuisregeling is overigens niet uniek in de wereld. Neem Londen Heathrow. De Engelse overheid heeft de exploitant van Londen Heathrow opgedragen een bijdrage te leveren aan de verhuiskosten van omwonenden, die vrijwillig willen verhuizen. De financiële bijdrage bestaat uit een percentage van de marktwaarde plus een vast bedrag. Er is een maximum bedrag dat uitgekeerd kan worden.

#### **Aankoopregeling voor omwonenden**

In de huidige sloopzone mag niet gewoond worden. De gemeentes hebben daarom destijds een eenmalig bod gedaan aan de inwoners van deze gebieden voor aankoop van hun woning. Een aantal van hen vond het bod onacceptabel. Dit heeft tot gevolg gehad dat die bewoners zolang ze er wonen geen aanpassingen mogen doen aan hun woning. Wanneer deze bewoners bij nader inzien toch wensen te verhuizen, dan zijn hier geen voorzieningen voor.

In het belang van zowel de bewoner als de sector is het wenselijk dat er wel een voorziening bestaat. De sector stelt daarom voor om op de menukaart een aankoopregeling op te nemen voor bewoners, die zich bevinden in woningvrije schillen.

De wijze waarop compenserende middelen gefinancierd moeten worden heeft nadere uitwerking. De sector doet dit graag in overleg met de betrokken partijen.

### 6.3 Tweede pijler: Aanpak van hinder bij de bron: innovatief bronbeleid

De individuele bewoner in de omgeving van de luchthaven wil beschermd worden op de plek waar hij verblijft tegen de negatieve milieueffecten van het vliegverkeer van en naar de luchthaven. Het Rijk dient helder en transparant te maken hoe zij door het stellen van grenzen de regio van Schiphol beschermt tegen bepaalde (gezondheids)schade en op welke wijze zij zorgt voor het behoud van een zekere leefkwaliteit in de regio. De huidige handhavingssystematiek middels handhavingpunten met berekende grenswaarden voor geluid op jaarbasis voorziet hierin onvoldoende. De individuele burger wordt nu niet op transparante wijze beschermd tegen het feitelijk waarneembare geluid afkomstig van een overvliegend vliegtuig. Tegelijkertijd wordt een omwonende ook niet consequent beschermd tegen een eventuele verslechtering van de luchtkwaliteit op de plek waar hij verblijft. De luchtkwaliteit in

zijn of haar gebied wordt immers niet alleen bepaald door de emissies van vliegverkeer maar in veel grotere mate door het wegverkeer en de achtergrondconcentraties van luchtverontreinigende stoffen.

Het huidige milieustelsel is zoals gezegd gericht op de effecten van het vliegverkeer. Om echter effectief de effecten van vliegverkeer te beïnvloeden moet de bron, het vliegtuig, goed onder de loep genomen worden. Hoe stil, hoe veilig, en hoe schoon een vliegtuig is, wordt bepaald door internationale regelgeving. Deze regelgeving geldt voor alle vliegtuigen op de hele wereld. Op internationaal gebied werken verschillende partijen aan innovatieve verbeteringen zodat stiller, veiliger en schoner gevlogen kan worden. De sector doet mee in deze onderzoeken. Zo doen Luchtverkeersleiding Nederland en Boeing samen onderzoek naar stillere naderingsprocedures waarbij de capaciteit, die nodig is voor de mainport, behouden blijft.

Om te kunnen bepalen of er aanvullend bronbeleid in Nederland nodig is en zo ja, hoe dat aanvullend bronbeleid effectief ingevuld kan worden, is eerst een overzicht gemaakt van de reeds geldende internationale regelgeving. Daarna is onderzocht welk aanvullend beleid elders in Europa gehanteerd wordt en in hoeverre er 'best practices' bestaan, die goed bruikbaar zijn voor Nederland. Tot slot wordt aan de hand hiervan een aantal voorstellen gedaan ter verbetering

van het Nederlands beleid gericht op de bron als alternatief voor de huidige normering die niet is gericht op de bron.

### **6.3.1 Internationale regelgeving**

Op dit moment is de luchtvaart de meest gereguleerde transport modaliteit ter wereld. Dit geldt zowel op nationaal als internationaal vlak. De complexiteit van de Nederlandse luchtvaartregelgeving bovenop de internationale regelgeving, mede als gevolg van politieke keuzes uit het verleden, is dusdanig groot dat er volgens de sector geen sprake meer is van een goed level playing field.

Om het level playing field te verbeteren zal voor de nationale regelgeving zoveel mogelijk aansluiting gezocht moeten worden bij wat er op mondiaal en Europees gebied al wordt geregeld met betrekking tot de luchtvaart. Een logische aanpak, luchtvaart is immers per definitie een internationale aangelegenheid. Ook met het oog op de uniformiteit van de luchtvaart in zijn geheel is internationale aansluiting van belang. Op deze wijze kan ook op korte termijn het meest effectief tot verbeteringen gekomen worden.

In bijlage 3 is een overzicht opgenomen over wat er gereguleerd is op internationaal en Europees niveau. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat nagenoeg al de hier genoemde internationale regelingen zich richten tot de bron zelf ter bestrijding van de hinder.

Het belang van 'Europa' voor het Nederlandse milieubeleid is aanzienlijk en ontwikkelt zich nog dagelijks. Een belangrijk deel van het Nederlandse milieubeleid wordt bepaald door regels die op EU-niveau zijn vastgesteld. Omgekeerd heeft Nederland de mogelijkheid om via 'Brussel' de eigen milieuambities op Europees niveau gestalte te geven. Wil een voorstel voor verbetering van het huidige milieustelsel voor Schiphol enige kans van slagen hebben, zal het in ieder geval in lijn moeten zijn met Europese regelgeving en andere bindende internationale milieuafspraken. In zowel Europees als mondiaal verband zijn er afspraken gemaakt met betrekking tot de beheersing van de aan de luchtvaart gerelateerde milieuaspecten, maar ook met direct daarmee samenhangende zaken als vrije markttoegang en het stimuleren van de Europese economie. Deze kunnen niet beleidsmatig volledig los van elkaar gezien worden, hierover dient integrale (politieke) besluitvorming plaats te vinden. Ook de betreffende departementen, zowel nationaal als Europees, dienen hierover integraal beleid te voeren.

### **6.3.2 'Best practices' op basis van een benchmark van Europese luchthavens**

In Bijlage 4 is voor een zestal Europese luchthavens beschreven welke milieuregelgeving van toepassing is op de desbetreffende luchthaven. Er is vooral gekeken naar de milieuaspecten geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging. Daarnaast is ook gekeken of er interactie is tussen de luchthaven en haar omge-

ving en op welke wijze dat gebeurt. In de benchmark die is opgenomen in de bijlage is alleen ingegaan op de opvallendste verschillen tussen de luchthavens.

De keuze van de zes luchthavens is geen willekeurige. Wereldwijd bestaat er een drietal luchtvaart allianties: One World, Star Alliance en Skyteam. Elk van de allianties beschikt in Europa over een tweetal primaire hubs, respectievelijk Londen-Madrid, Frankfurt-München en Parijs-Amsterdam. Daarmee vormen deze luchthavens de directe concurrenten voor Schiphol of zullen dit, als een 'runner-up', in de nabije toekomst kunnen worden.

Uit de benchmark blijkt dat veel milieustelsels in Europa uitgaan van bestrijding van hinder aan de bron door normen te stellen aan de veiligheid van het vliegen, de stoffen die vliegtuigen uitstoten en het geluid dat ze produceren. Uit de vergelijking blijkt ook dat het milieustelsel voor Schiphol uniek en complex is.

### **Geluid**

Het systeem voor handhaving van de normen via handhavingpunten in combinatie met een Totaal Volume Geluid en regels voor baan- en routegebruik op Schiphol is het meest strikt. Geen enkele andere luchthaven wordt op deze wijze gecontroleerd. Op de onderzochte luchthavens wordt gebruik gemaakt van meetpunten die zich op vaste afstanden van de baan drempel bevinden. Handhaving vindt plaats op basis van gemeten geluidswaarden. Dit is een eenvoudig en

transparant systeem, dat door de lokale wetgever en omwonenden overwegend positief wordt ervaren. De omgeving wordt beschermd tegen bepaalde geluidsniveaus. Beheersing van de geluidsbelasting wordt verder vooral gezocht in operationele procedures waarbij prestaties van individuele luchtvaartmaatschappijen centraal staan, naast gebiedsgerichte maatregelen als bouwverboden, isolatie en compensatie op basis van jaargemiddelden. Tot slot zien we voorbeelden op andere luchthavens waarbij in overleg met de regio het geluid 'eerlijk' wordt verdeeld.

### **Lokale luchtverontreiniging**

Schiphol heeft normen gericht op de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door vliegtuigen. Deze regelgeving is uniek vergeleken met de regelgeving voor de overige vijf Europese luchthavens die onderzocht zijn. Een dergelijke handhavingssystematiek vindt op geen van de andere onderzochte luchthavens plaats.

Wat wel van belang is in deze landen is de luchtkwaliteit rondom de luchthavens. In heel Europa gelden grenswaarden voor de lokale luchtkwaliteit afgemeten aan de stoffen benzeen, koolmonoxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwaveldioxide, zwevende deeltjes en lood. Echter, Nederland heeft als één van de weinige Europese landen de Europese luchtkwaliteitsrichtlijn wel strikt geïmplementeerd en gekoppeld aan ruimtelijk ordeningsbeleid. Dit leidt ertoe dat bijvoorbeeld sommige snelwegen in Nederland niet aangelegd

mogen worden met het oog op de emissienormen. Een opkomend nieuw beleid binnen Europa is de invoering van een (emissie)heffing.

### **Externe veiligheid**

Ook de wijze waarop externe veiligheid genormeerd is in het huidige milieustelsel is uniek. Geen enkele andere luchthaven stelt een kwantitatieve grenswaarde voor externe veiligheid. Alleen Engeland kent beperkt beleid ten aanzien hiervan. Zij nemen ruimtelijke ordeningsmaatregelen in de vorm van veiligheidszones. De afmetingen van dergelijke veiligheidszones worden echter op een andere wijze bepaald. Daarbij is het gekozen minimale beschermingsniveau van de omgeving lager dan in Nederland. Zo wordt in Engeland uitgegaan van een acceptabel risiconiveau van  $10^{-4}$ , terwijl dat in Nederland  $10^{-5}$  is. Het groepsrisicobeleid, in de vorm van het verbieden van gevoelige objecten als bijvoorbeeld scholen en ziekenhuizen, beperkt zich tot de  $10^{-5}$  individueel risicocontour.

#### **6.3.3 Beleid voor externe veiligheid en luchtverontreiniging gericht op de bron**

Verbeteringen ten aanzien van de geluidsaspecten van het milieustelsel achten we van groot belang. Daarom hebben we deze verbeteringen ondergebracht in een aparte pijler. In pijler 3 komen we hierop terug. Voor de overige delen, externe veiligheid en luchtkwaliteit, stellen we de volgende verbeteringen voor.

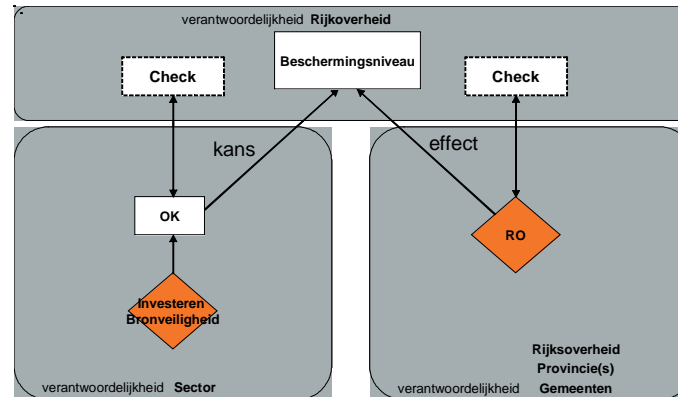
### **Externe Veiligheid**

Het huidige beleid, vormgegeven via de normering voor het Totaal Risico Gewicht pakt in de praktijk anders uit dan de bedoeling was. Investeren in het veiliger vliegen zou namelijk beloond moeten worden met groeimogelijkheden. Deze investeringen blijken echter nagenoeg niet of anders heel langzaam terugvertaald te worden in groeimogelijkheden in de berekeningswijze voor het Totaal Risico Gewicht. Hiermee wordt voor externe veiligheid het doel-middel beleid niet effectief ingevuld en wordt er niet aangesloten bij de veiligheidsbeleving op de grond. Uit gesprekken met omwonenden blijkt namelijk dat zij denken dat er geen beleid gericht op externe veiligheid bestaat.

Harmonisatie van de risicobenadering is mogelijk door meer aansluiting te zoeken bij internationale regelgeving voor de luchtvaart. Welke regelgeving reeds van toepassing is op internationaal gebied is terug te vinden in Bijlage 5. Daarbij is de luchtvaartsector verantwoordelijk voor de veiligheid van de bron zelf (het vliegverkeer). Veiligheid is overigens een primaire vereiste dat reeds verankerd is in de bedrijfsprocessen van de sector. Het beschermingsniveau in de omgeving van de luchthaven wordt bepaald door een combinatie van de ongevalkans en de ruimtelijke ordening. De luchtvaartsector zelf kan alleen invloed uitoefenen op de ongevalkans van het beschermingsniveau. De ruimtelijke ordeningskant van het beschermingsniveau is daarentegen primair beïnvloedbaar door de overheid,



*Externe veiligheid is een  
gezamenlijke  
verantwoordelijkheid van  
sector en overheden*



zowel op Rijksniveau als op regionaal niveau. Externe veiligheid is daarmee een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de sector en de overheden.

Veiligheid is in de luchtvaartwereld prioriteit nummer één. De sector zal daarom ook blijven investeren in het verbeteren van de luchtvaartveiligheid. Of dit voldoende gedegen en effectief gebeurt wordt periodiek gecontroleerd door de overheid via een audit naar de bronveiligheid. Dat Schiphol ook inderdaad in staat is om haar aandeel in het geheel van de luchtvaartveiligheid te beheersen wordt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) bevestigd met het uitreiken van het Certificaat voor de Luchtvaartveiligheid. Het Certificaat geeft aan dat Schiphol werkt volgens internationale veiligheidsstandaarden, hiertoe heeft de luchthaven aangetoond dat het beschikt over een werkend veiligheidsmanagement systeem dat veiligheidsrisico's minimaliseert. Op vergelijkbare wijze worden luchtvaartmaatschappijen gecertificeerd door

middel van uitgifte van een Air Operator Certificate (AOC).

In Bijlage 6 is een beschrijving opgenomen over de werking van de huidige systematiek van het Totaal Risico Gewicht en wordt uitgelegd waarom en hoe dit verbeterd kan worden.

### Groepsrisico

Naast het individuele risico speelt ook het Groepsrisico een rol. Het Groepsrisico geeft de kans weer dat een groep van meer dan een gegeven aantal personen op de grond komt te overlijden als direct gevolg van een luchtvaartongeval. De werkelijke verdeling van de bevolking (ruimtelijke ordening) speelt bij het bepalen van het Groepsrisico een rol. In het extreme geval dat in een gebied rond de luchthaven geen mensen zouden wonen, is er in dat gebied geen sprake van enig Groepsrisico. Met andere woorden: hoe meer mensen er dicht in de buurt van een vliegveld wonen, hoe hoger het Groepsrisico. Uit een door het NLR uitgevoerde berekening is een vergelijking gemaakt voor de Groepsrisico's rond een aantal verschillende luchthavens. Om de luchthavens beter te kunnen vergelijken is er onder andere gekeken naar het risico per vliegtuigbeweging. Het blijkt dat de onderlinge verschillen van het Groepsrisico gemeten per beweging of per jaar nauwelijks veranderen. Kennelijk vormt het aantal bewegingen niet de belangrijkste bijdrage aan het Groepsrisico. Omgevingsfactoren zijn een van de bepalende factoren voor verschillen in Groepsrisico.

De sector kan het Groepsrisico alleen beïnvloeden door veiliger te vliegen, kortom bronbeleid gericht op het verbeteren van het veiligheidsniveau van het vliegtuig, het vliegveld en de verkeersafhandeling zelf. Deze veiligheid wordt reeds gereguleerd door internationale regelgeving. Verschillen in Groepsrisico's worden echter maar ten dele verklaard door de ongevalkans. De andere kant van groepsrisico, het ruimtelijk ordeningsbeleid, is ook hier een verantwoordelijkheid van de overheid.

### **Luchtverontreiniging**

De Nederlandse systematiek voor (lokale) luchtverontreiniging stelt normen aan de uitstoot van een vijftal luchtverontreinigende stoffen door het luchtverkeer. In de praktijk blijkt dat de (Nederlandse) sector zelf weinig directe invloed kan uitoefenen op de emissies van de gehele vloot. Bovendien is het een langdurig proces voordat nieuwe technologieën ter verbetering van de emissies (operationeel) beschikbaar zijn en het merendeel van de vloot hiermee is uitgerust. Ook blijkt een aantal problemen met de realiteit van de gestelde normen. Zo blijkt één van de stoffen - fijn stof (PM10) – nog moeilijk meet- en berekenbaar te zijn, kunnen positieve geluidprestaties de emissieprestaties negatief beïnvloeden en zijn er grenswaarden opgenomen voor stoffen die niet bijdragen tot de verslechtering van de leefkwaliteit op en rondom Schiphol zoals SO<sub>2</sub> en CO.

De sector en omgeving hebben beiden baat bij een systeem, dat zich richt op bescherming en waar nodig en/of mogelijk verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Handhaving op dit systeem moet eenvoudig zijn en vergelijkbaar met de wijze van handhaving elders in de wereld. Bij voorkeur moet het systeem schoner vliegen stimuleren en normen bevatten, die daadwerkelijk bijdragen tot een bescherming danwel verbetering van de leefkwaliteit. Een duurzame aanpak van luchtverontreiniging en geur kent daarom verschillende niveaus. Allereerst moet met consequent bronbeleid de emissies van vliegtuigen zoveel mogelijk verminderd worden. Daarnaast kunnen aanvullende maatregelen de lokale luchtkwaliteit verder beschermen en waar mogelijk doen verbeteren.

### **Internationaal bronbeleid**

Emissies moeten zoveel mogelijk globaal op een internationaal niveau met consequent bronbeleid terug gedrongen worden. Dit geldt niet alleen voor de luchtvaart maar ook voor andere modaliteiten. Zo concludeert het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) in een studie uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat de meest effectieve beleidsmaatregel om de CO<sub>2</sub> uitstoot in de transportsector te verminderen, het zuiniger maken van (nieuwe) auto's is. In de luchtvaart is het streven naar beperking van het kerosinegebruik topprioriteit bij alle luchtvaartmaatschappijen, vanwege de grote operationele kostencomponent. Hiermee gaan economisch

belang en milieuwinst hand in hand. Het verder schoner worden van vliegtuigmotoren begint met technologische ontwikkeling en normstelling aan (nieuwe) vliegtuigmotoren. De vliegtuigtechnologie staat niet stil, internationaal wordt er reeds veel gedaan aan het terugdringen van de emissies. ICAO stelt door de jaren heen strengere emissie-eisen aan motoren. Dit beleid zal verder gecontinueerd moeten worden. Het is de enige werkelijk effectieve manier om emissies ook in de toekomst per vliegtuigbeweging daadwerkelijk te verminderen.

De Nederlandse luchtvaartsector ondersteunt via actieve deelname vanuit zijn branche organisaties (ACI en IATA) het onderzoek dat door ACARE in Europa wordt geleid. De doelen van ACARE zijn een reductie van respectievelijk 50% en 80% in de CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> emissies per vliegtuig. Ondanks deze ambitieuze doelen zal de totale uitstoot toch toenemen door de groei van de luchtvaart. De luchtvaart groeit harder dan de technologie kan compenseren. Daarom wordt actief meegewerkt aan flankerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld mogelijke emissiehandel voor uitstoot van broeikasgassen. Bovendien wordt door het ondersteunen van dergelijke (technisch) onderzoek negatieve trade-offs tussen emissies en geluid voorkomen.

#### **Vergroten incentive gebruik schonere motoren**

Via specifieke elementen in de berekening van de te betalen havengelden kunnen luchtvaartmaatschappijen

gestimuleerd worden met schonere vliegtuigen te vliegen, indien zij keuzemogelijkheden hebben. Naast de bestaande incentives voor de inzet van stillere (en doorgaans schonere) vliegtuigen zal Schiphol Group de mogelijkheid onderzoeken om een specifieke lokale emissie heffing voor met name NO<sub>x</sub> in te voeren. Een dergelijke heffing wordt ook al op andere luchthavens (Londen Heathrow, Zürich) toegepast, op basis van een Europees geharmoniseerd principe. Een budgetneutrale heffing resulteert in een gedifferentieerde tariefstelling waarbij het 'de vervuiler betaalt' principe tot zijn recht komt. Aan de hand van vliegtuig- en motorgegevens kan per type vlucht bepaald worden of bijvoorbeeld goed, gemiddeld of slecht wordt gepresteerd. Indien een maatschappij slecht presteert geldt een extra heffing, bij een schonere uitstoot vindt beloning plaats door middel van een heffingskorting.

#### **Globale emissies: rol van luchtvaart in de wereldwijde klimaatverandering**

De huidige bijdrage van de wereldwijde luchtvaart aan de globale klimaatverandering is circa 2 tot 3 procent van de globale emissies van het broeikasgas CO<sub>2</sub>, maar deze zal tot en met 2050 zowel procentueel als absoluut toenemen, omdat de (voorziene) technologische ontwikkelingen de groei van de luchtvaart niet zullen kunnen compenseren. De Europese luchthavens zijn van mening dat de luchtvaartsector haar aandeel in deze milieubelasting moet dragen en deze impact op de klimaatverandering op een globaal niveau aan moet

pakken. De beste manier om daartoe te komen is een lange termijn actie plan welke de meest milieu effectieve en economisch meest efficiënte maatregelen identificeert. Onder nog in detail uit te werken voorwaarden zou als eerste stap een integratie van de Europese luchtvaart in een emissie handel voor CO<sub>2</sub> binnen de Europese Unie een goede mogelijkheid zijn. In de tweede helft van 2005 kunnen op dit gebied concrete voorstellen van de Europese Commissie worden verwacht. De Nederlandse luchtvaartsector zal via zijn branche organisaties hierbij actief betrokken zijn, als logisch gevolg van de discussie van de afgelopen jaren.

#### **Lokale luchtkwaliteit**

De bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit van de luchtvaart op Schiphol is relatief klein en wordt op maximaal enkele procenten geschat. Uit onder andere zeer uitgebreid TNO onderzoek uit 2001 blijkt dat met name het wegverkeer en emissies afkomstig uit verder weg gelegen gebieden veel meer bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit rondom Schiphol. Nederland heeft te maken met een grote bijdrage van vervuiling uit het buitenland, zowel uit het westen, zuiden en oosten ("binnenwaaien van vervuiling"). Deze vervuiling staat los van de luchtvaartactiviteiten op Schiphol en andere activiteiten in de omgeving. Uit continue luchtkwaliteitsmetingen door de Provincie Noord-Holland in de omgeving van Schiphol, waaraan ook Schiphol Group ondersteuning verleent, blijkt dat de luchtkwaliteit

rondom Schiphol zeker niet tot de slechtste van Nederland behoort. Grootste problemen doen zich met name in de binnensteden en langs de drukke snelwegen voor, ook in de regio Schiphol. De meetresultaten tonen aan dat de EU normwaarde voor emissies rondom Schiphol in de praktijk (ver) onderschreden worden. Aandachtspunt voor de toekomst is met name de hoeveelheid NO<sub>x</sub> in de lucht, waarop zowel voor autoverkeer als vliegverkeer duidelijke en ambitieuze bronmaatregelen bestaan. Deze hebben echter wel tijd nodig om volledig effectief te worden.

#### **Financiële middelen gebruiken voor onderzoek en verbetering lokale luchtkwaliteit**

Het huidige stelsel voor luchtverontreiniging zorgt met name voor een verspilling van financiële middelen aan overbodige administratieve lasten. Vanwege de huidige regelgeving worden deze middelen wel uitgegeven, maar deze bestedingen dragen niet bij aan een verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Daarom wenst Schiphol Group een deel van deze financiële middelen effectiever en efficiënter aan te wenden om allereerst in kaart te brengen de gebieden/maatregelen waarmee de lokale luchtkwaliteit verbeterd kan worden. Vervolgens kan actiever en doelgericht lopend technologisch onderzoek worden ondersteund. Hierbij zal ook aandacht blijven voor een actief beleid gericht op het terugdringen van emissies van luchthaven activiteiten anders dan vliegen, ondanks de relatief zeer kleine bijdrage (van een al geringe totaalbijdrage).

Hierbij zijn vele opties mogelijk, variërend van het nog actiever stimuleren van openbaar en collectief vervoer tot het nog meer inzetten van elektrische voertuigen. Bovendien zal gekeken moeten worden naar het ondersteunen van projecten voor het oplossen van knelpunten in de omgeving voor een verslechtering van de luchtkwaliteit waar onvoldoende financiële middelen voor beschikbaar zijn. Uiteindelijk gaat het er immers om dat de luchtkwaliteit in de omgeving waar mogelijk wordt verbeterd. Aan de hand van (een uitbreiding) van het monitoringsysteem voor de luchtkwaliteit kunnen resultaten aan alle betrokkenen actueel en transparant gemaakt worden.

#### **Bereikbaarheidsdoelstelling**

De luchthaven moet niet alleen luchtzijdig maar ook landzijdig goed ontsloten zijn. Dit belang wordt ook door de overheid onderkend. Het wegverkeer levert een grote bijdrage aan de lokale luchtvervuiling. Samen met de (lokale) overheden werkt de luchthaven aan een optimalisering van de bereikbaarheid. Dit beleid zal ook in de toekomst voortgezet worden. Een verbetering van de bereikbaarheid kan door middel van betere doorstroming en nog actiever openbaar en collectief vervoer of aanpassing(en) van het wegennet resulteren in een afname van de emissies door het wegverkeer.

#### **6.3.4 Innovatieve technologische ontwikkelingen in overleg met de regio**

Luchtvaartmaatschappijen investeren continu in verbeteringen aan het vliegtuig door stillere en schonere vliegtuigen aan te schaffen en door motormodificaties. Daarnaast wordt geïnvesteerd in het ontwikkelen en toepassen van nieuwe technologische en operationele maatregelen, die een bijdrage leveren aan het reduceren van geluidhinder, van emissies, het vermijden van dicht bevolkte gebieden en aan het verder bevorderen van de vliegveiligheid. Nederland en de Nederlandse luchtvaartsector zijn vooruitstrevend wanneer dit vergeleken wordt met andere landen en andere luchtvaartmaatschappijen. De volgende voorbeelden illustreren de verschillende verbeteringen, die in de afgelopen jaren zijn doorgevoerd:

- Startprocedures zijn aangepast aan de meest optimale situatie.
- Vanwege de komst van de Polderbaan zijn niet alleen de aan- en uitvliegroutes van die baan ontworpen maar zijn ook alle andere aan- en uitvliegroutes geëvalueerd en opnieuw geoptimaliseerd.
- Bij het landen gebruiken vliegtuigen landingsprocedures (beperkte en vertraagde flapsettings) die het geluid reduceren en/of verplaatsen naar zo dichtmogelijk bij het vliegveld gelegen terrein.
- De windcriteria voor het gebruik van de landingsbanen zijn opgehoogd, zodat langer gebruik kan worden gemaakt van de, door de handhavingpunten bepaalde, meest geluidpreferente banen.

- Voor de Schiphol Oostbaan is de aanlieghoogte van 2000 voet naar 3000 voet gebracht om het centrum van Amsterdam te ontlasten.
- In de nacht wordt een stillere naderingsprocedure gevlogen en daarnaast zijn, met het in gebruik nemen van de Polderbaan, de nachtroutes verlegd naar zee. Voorheen liepen deze over de Randstad. Dankzij beschikbaar gekomen moderne navigatietechnologie is deze verbetering mogelijk.
- De sector ontwikkelt continu maatregelen ter bevordering van de vliegveiligheid. Deze maatregelen zijn voor de omgeving niet zichtbaar maar wel zeer belangrijk.

De vliegtuigindustrie en de gebruikers zoeken voortdurend naar verdere verbeteringen op vliegtechnologische gebied, waarbij het voor de omgeving soms teleurstellend is dat deze zo lang op zich laten wachten. Technologische ontwikkelingen hebben van zichzelf al een lange doorlooptijd. Daar komt bij dat in de luchtvaart, met name uit veiligheidsoverwegingen, nieuwe technologieën eerst beproeft en betrouwbaar moeten zijn en vervolgens internationaal (wereldwijd) gestandaardiseerd en gecertificeerd voordat ze geïmplementeerd kunnen worden. Zo heeft bijvoorbeeld de technologische ontwikkeling en het acceptatieproces van de technologie die het aanvliegen over zee mogelijk maakte ruim 10 jaar in beslag genomen. Standaardisatie is ook pas mogelijk wanneer er een minimum aantal deelnemers beschikbaar is, dat de technologische mogelijkheden kan gebruiken.

KLM speelt in de desbetreffende internationale fora een actieve rol om de acceptatie van nieuwe technologieën en technieken snel te ontwikkelen en ook snel geaccepteerd te krijgen. Dit is niet altijd haalbaar omdat andere landen en maatschappijen zich vaak hiertegen verzetten. Zij hebben immers geen haast voor implementatie van dergelijke wijzigingen. De sector heeft in samenwerking met de Nederlandse overheid meegewerkt aan verankering van deze criteria op mondiale schaal.

Ondanks alle barrières wordt er continue vooruitgang geboekt in verdere verbeteringen. Daarbij speelt ook een rol, dat aanpassingen van boorduitrusting vaak positieve effecten hebben op meerdere elementen van de operatie. De invoering van een verbeterd grondwaarschuwingssysteem (EGPWS) heeft ook tot gevolg gehad dat satelliet navigatie is ingevoerd, waardoor de navigatienauwkeurigheid en betrouwbaarheid is verbeterd. Aanpassingen van de software van boordcomputers wegens technische redenen hebben vaak tot gevolg dat meerdere functionaliteiten ook worden aangepast. Dit opent de weg naar verdere verbeteringen, zowel op het vlak van veiligheid als bijvoorbeeld navigatie of communicatie.

Aankoop van nieuwe vliegtuigen heeft vaak tot gevolg dat oudere typen vliegtuigen worden meegenomen in de verbeteringen, als gevolg van de druk voor standaardisatie van de gehele vloot. Standaardisatie wordt nagestreefd uit veiligheids- maar ook kostenoverwegingen. Dit proces is continu gaande. Concrete voorbeelden hiervoor zijn:

- certificatie/invoering van PRNAV met bijbehorende grotere vrijheidsgraad in het ontwerpen van aan- en uitvliegroutes (aanvliegen over zee);
- mogelijkheid voor grotere navigatienauwkeurigheid tijdens bochten;
- mogelijkheid tot het gebruik van verticale navigatie met minimaal motorvermogen, gebruik makend van de boordcomputer (optimale CDA);
- implementatie van Enhanced Ground Proximity Systems (veiligheid);
- vervanging KLM vloot met bijbehorende nieuwste technologieën.

LVNL heeft in het kader van de veiligheidsregelgeving van Eurocontrol als een van de eerste in Europa een ATM afwegingsproces ontwikkeld waarmee bij de introductie van nieuwe vlieg- en/of luchtverkeersleidingprocedures de veiligheid, efficiency en het milieu aspect van de maatregel, ten behoeve van de besluitvorming, in kaart kan worden gebracht. De LVNL heeft een samenwerkingscontract met Boeing gesloten om samen verbeteringen te ontwikkelen. Twee belangrijke projecten waar in dit verband aan wordt gewerkt zijn

het ontwikkelen van stillere naderingsprocedures, ook voor overdag, en van optimale start- en landingstechnieken.

Voor de toekomst zijn nog vele innovatieve verbeteringen mogelijk. De sector heeft in samenwerking met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Luchtmacht een Knowledge and Development Centre (KDC) opgericht om kennis, expertise en financiering te bundelen ten behoeve van onder andere de verdere technologische ontwikkelingen. Aan dit kenniscentrum zijn ook diverse nationale en internationale onderzoeksinstituten zoals het Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium, Technische Universiteit Delft, Boeing en MITRE verbonden.

Er worden nu meer milieuvriendelijke vliegtuigen als de Boeing 777 en binnenkort de Boeing 787 en Airbus A350 gebouwd. In 2013 zal een nieuwe generatie Boeing 737 beschikbaar komen. Dit is het begin van een transitie naar een toekomst met minder geluid per vliegtuigbeweging en minder uitstoot van schadelijke stoffen. De effecten daarvan zijn al duidelijk hoorbaar en meetbaar door de vervanging in de KLM-vloot van de Boeing 747-300 door de Boeing 777-200, minder geluid aan de bron en minder brandstofverbruik. Deze trend zal naar verwachting doorzetten.

## Innovatieve ontwikkelingen in de luchtvaart

De vliegtuigindustrie en luchtvaartmaatschappijen werken voortdurend aan verbeteringen, zodat er stiller en schoner gevlogen kan worden. Daarnaast wordt geïnvesteerd in het ontwikkelen en toepassen van nieuwe technologische en operationele maatregelen, die een bijdrage leveren aan de vermindering van geluidhinder, de emissies en het verder bevorderen van de vliegveiligheid. Dergelijke verbeteringen vereisen een internationale aanpak. Vooral met het oog op de veiligheid moeten nieuwe technologieën eerst internationaal worden gestandaardiseerd en gecertificeerd, waarna ze geïmplementeerd kunnen worden.

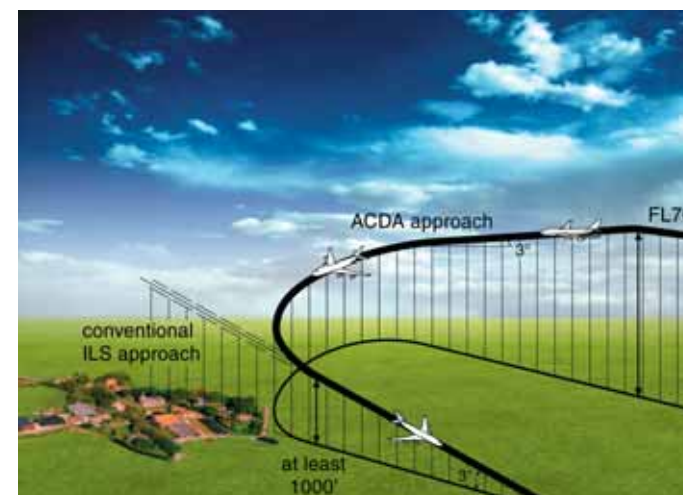
De luchtvaartsector wil graag in overleg met de regio een actieve bijdrage leveren aan het initiëren en begeleiden van onderzoek, dat ook voor de regio gewenst is in verband met de hinderbeleving.



De sector is ervan overtuigd dat samen met de regio tot verbeteringen gekomen kan worden in de vliegoperatie ten gunste van de hinder. Zo kunnen stillere naderings- en uitklimprocedures, maar ook trainingen van gezagvoerders en luchtverkeersleiders wellicht onderzocht worden om tot verbeteringen gericht op de hinderbeleving te komen. Veel van deze verbeteringen zijn afhankelijk van innovatieve ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie. De luchtvaartsector kan echter wel zijn actieve bijdrage leveren in het initiëren en begeleiden van dergelijk onderzoek. We willen graag met de regio overleggen over welke onderzoeken kunnen bijdragen tot een verbetering van de hinderbeleving. Ook willen we met de regio in de praktijk uitproberen of de uitkomst van deze onderzoeken daadwerkelijk tot verbeteringen leidt. Een snelle toepassing van innovaties kan tegelijkertijd een concurrentievoordeel opleveren.



*Footprints Boeing 777 en 747: de Boeing 777 produceert minder geluid dan de Boeing 747*



*Toekomstige ontwikkelingen advanced CDA's met P-RNAV*

## 6.4 Derde pijler: introductie van meetpunten

De sector ziet – gezien de vele discussies over Schiphol – dat maatregelen ter beheersing van het vliegtuiggeluid in de Nederlandse situatie verder kunnen gaan dan dat wat er op internationaal gebied geregeld is en moeten aansluiten bij de nationale en lokale wensen. De huidige situatie in Nederland vraagt naast goede informatievoorziening ook om transparante handhaving. De handhavingvorm dient, behalve voldoende bescherming aan de omgeving te bieden, tevens aan te sluiten bij de in de omgeving ondervonden hinder als gevolg van het vliegverkeer.

Met de introductie van geluidmeetpunten verwacht de sector tegemoet te komen aan de wensen van de omgeving. Er bestaat namelijk al jaren behoefte aan gemeten vliegtuiggeluid. Het meten van geluid blijkt echter ingewikkeld te zijn, vooral als het meten van geluid voor handhavingdoeleinden wordt gebruikt. De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid heeft van de overheid als opdracht gekregen om een systeem te ontwikkelen voor het meten van geluid en werkt hiervoor verschillende opties met voor- en nadelen uit. De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid heeft recentelijk nog geconcludeerd dat als nadeel geldt dat gemeten geluidsniveaus vele malen hoger zijn dan berekende geluidsniveaus. Logisch! Berekeningen zijn namelijk altijd gebaseerd op modellen, die bestaan uit aannames. Gegevens over geluidsniveaus die gebruikt worden voor deze berekeningen worden verkregen via geluidmetingen, die onder ideale omstandigheden worden verkregen. In de praktijk zullen deze omstandigheden altijd anders zijn door weersinvloeden, andere beladingtoestand van het vliegtuig, maar ook door andere meetomstandigheden. Desalniettemin moet het in de praktijk mogelijk zijn om geluid te meten en hierop toe te zien, wanneer hiervoor de juiste uitgangspunten en randvoorwaarden gekozen worden.

Wanneer buiten de landsgrenzen gekeken wordt zijn interessante voorbeelden te vinden van geluidmeetsystemen rondom luchthavens. Zo kennen bijvoorbeeld

Londen Heathrow, Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle, Kopenhagen, maar ook Sydney en New York een systeem van meetpunten voor geluid. De systematiek daar is over het algemeen gebaseerd op het principe dat de regio beschermd moet worden tegen een maximum geluidniveau per vlucht. De goede ervaringen daar, in combinatie met onze eigen ervaringen ten aanzien van geluidmetingen, onderschrijven de haalbaarheid van de introductie van meetpunten. In combinatie met de andere voorgestelde pijlers kan hiermee een lang geuite wens van regio en politiek eindelijk in de praktijk ten uitvoer worden gebracht. Daartoe dienen echter wel een aantal 'klassieke' uitgangspunten, zoals weer meegegeven aan de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid door haar opdrachtgevers, te worden losgelaten. In haar laatste voortgangsrapportage constateert deze commissie dat zelf ook.

### **Hoe kan handhaving op geluid van individuele vluchten werken?**

Onderzoeken wijzen uit dat hoe verder weg van de luchthaven geluid gemeten wordt, des te onbetrouwbarder de gegevens zijn. Met dit probleem kampt de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid ook. De sector denkt daarom aan een systeem, dat mede is gebaseerd op ervaringen in het buitenland, waarbij er dicht bij de baan wordt gemeten.



## Introductie van meetpunten

Bescherming tegen te hoge geluidniveau's  
Geluidmeetposten in de omgeving van  
de luchthaven controleren per vlucht het  
geproduceerde geluidniveau.

Wanneer een vlucht te veel geluid maakt  
volgt een boete of heffing, die ten gunste  
komt aan de regio. Op deze wijze wordt  
de omgeving beschermd tegen te hoge  
geluidniveau's.

Het geluid van alle startende vliegtuigen moet worden gemeten. Het meetsysteem is gekoppeld aan een betalingsmechanisme, waarvan de gelden ten goede komen aan de regio. Wanneer dus aan de hand van de geluidmetingen geconstateerd wordt dat een vlucht het maximale geluidniveau overschrijdt, zal de desbetreffende luchtvaartmaatschappij een bedrag moeten betalen dat terugvloeit naar de regio. Er wordt dus een grens gesteld aan het maximale geluidniveau waaraan een omwonende mag worden blootgesteld.

Het hoofddoel van deze geluidmeetpunten is vliegtuigbewegingen te identificeren, die veel geluid maken en deze direct te belasten. Dit heeft tot gevolg dat het gebruik van stille vliegtuigtypen, maar ook de toepassing van stille vliegprocedures worden aangemoedigd. De combinatie van identificeren en stiller vliegen heeft tot gevolg dat na verloop van tijd geëvalueerd kan worden hoe effectief de diverse maatregelen zijn om stiller te vliegen.

#### **Voordelen van de introductie van meetpunten**

De introductie van meetpunten voorkomt handhaving op basis van een berekende werkelijkheid, die niet overeenkomt met de realiteit. Dit heeft tot voordeel dat naar verwachting er veel meer aansluiting gevonden wordt bij de hinderbeleving, omdat de sector per vlucht wordt afgerekend en niet op basis van een berekend jaargemiddelde. Het systeem leent zich ook goed voor een koppeling aan een helder informa-

tiesysteem, dat ten goede komt aan de transparantie en voorspelbaarheid van het vliegverkeer. Voor iedereen is zichtbaar of en wanneer de afgesproken normen worden overtreden. Een ander bijkomend voordeel is dat de handhavingssystematiek veel robuuster is dan het huidige systeem. Handhaving is niet langer gebaseerd op toekomstvoorspellingen van een marktontwikkeling, die niet voorspeld kan worden. Het probleem 'scenariogevoeligheid' wordt hiermee opgelost. Tot slot zou het meetsysteem goed kunnen dienen om de verdeling van het geluid over de regio bij te houden.

Wanneer de handhavingssystematiek gekoppeld wordt aan een boete- of heffingssysteem wordt er aangesloten bij het principe 'de vervuiler betaalt'. De milieu-prestaties van elke luchtvaartmaatschappij worden inzichtelijk gemaakt en daarmee ook de directe veroorzaker van de meeste hinder.

### **6.5 Vierde pijler: adequate informatievoorziening**

"Weten waar je aan toe bent!" het motto ter verbetering van de informatievoorziening aan de omgeving. Belangrijk kritiekpunt op het huidige stelsel is dat niet duidelijk is waar vliegtuigen op welk moment wel of niet mogen vliegen en hoeveel geluid een vliegtuig mag produceren. Daarnaast is het van belang om informatie te geven, waar mensen wat mee kunnen. Het meten van vliegtuiggeluid speelt hier een belangrijke

rol in, evenals het weten welke banen en welke routes in gebruik zijn en gebruikt gaan worden.

Uit gesprekken met omwonenden en uit CROS blijkt dat de omgeving van Schiphol veel behoefte heeft aan objectieve informatie over vliegtuiggeluid en het gebruik van banen en routes. Schiphol Group en LVNL willen de informatievoorziening aan omwonenden verbeteren door informatie over meetgegevens en route- en baangebruik op een makkelijke manier aan te bieden en het mogelijk te maken om zelf te kiezen welke informatie men wil selecteren.

#### **Behoeftte aan informatie over vliegtuiggeluid en baan- en routegebruik**

Schiphol Group is gestart met NOMOS online, het nieuwe onderdeel van de website [www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl). Wie vanaf 28 juni inlogt op de website van de luchthaven, kan in een oogopslag zien hoe het met het vliegtuiggeluid in zijn of haar omgeving is gesteld. Het tonen van meetgegevens in deze vorm via Internet door een luchthaven is vrijwel uniek in de wereld. Op het scherm verschijnt een kaart van de regio, waarop alle meetposten staan aangegeven. Van elke meetpost is 24 uur per dag te zien of hij in werking is en wat de hoeveelheid geluid is die op dat moment wordt gemeten.

#### **Informatie over vliegtuiggeluid via NOMOS**

Schiphol meet reeds sinds 1994 geluid met een geavanceerd systeem: het Noise Monitoring System (NOMOS).

De meetgegevens van NOMOS worden onder meer gebruikt voor onderzoek naar vliegtuiggeluid. NOMOS meet op een objectieve manier het vliegtuiggeluid in woongebieden rondom de luchthaven. Een geluidmeetpost bestaat uit een mast van zes tot tien meter met daarop een microfoon. Deze microfoon meet permanent al het geluid in de omgeving. Bij de geluidmeetpost staat ook een systeemkast met apparatuur. Deze apparatuur analyseert het gemeten geluid en zorgt voor de verbinding met de centrale computer. De metingen worden op dit moment uitgevoerd met 21 vaste geluidmeetposten. Deze staan op daken van gebouwen of op de grond. Schiphol bereidt momenteel de plaatsing van 7 aanvullende posten voor. Deze meetposten worden in Castricum, Uitgeest, Uithoorn, Zaanstad, Amstelveen, Amsterdam-Zuid en Velsen geplaatst. In Amstelveen, Amsterdam-Zuid en in Uithoorn worden meetposten vervangen. Wel komen deze op een nieuwe locatie.

NOMOS meet 24 uur per dag al het geluid. Dus ook geluid van bijvoorbeeld wegverkeer, mensen en dieren. Al dit geluid wordt per seconde vastgelegd. Dit zijn de zogenaamde 'Eén Seconde-Waarden'. Als het geluid langer dan vijf seconden boven de drempelwaarde van een meetpost uitkomt en het voldoet aan een aantal in het systeem vastgelegde criteria, dan wordt het vastgelegd als een zogenaamde 'geluidgebeurtenis' (Noise Event). Deze noise events worden vervolgens met behulp van met radar vastgelegde werkelijke vlieg-

banen gekoppeld aan een bepaalde vlucht. De drempelwaarden worden voor iedere meetpost afzonderlijk ingesteld. Ze variëren per locatie en per deel van de dag. De criteria waaraan het geluid moet voldoen zijn bedoeld om vliegtuiggeluid te onderscheiden van het overige geluid. Dit proces werkt niet altijd feilloos, zeker niet bij relatief lagere geluidniveaus. Soms wordt een bromfiets wel eens voor een vliegtuig aangezien en andersom. Desondanks worden de meeste gebeurtenissen gekoppeld aan het veroorzakende vliegtuig en vindt er doorgaand nationaal en internationaal onderzoek plaats om de detectie te verbeteren.

In woonwijken zijn ook altijd andere geluiden te horen, bijvoorbeeld van wegverkeer. NOMOS bepaalt het aandeel vliegtuiggeluid op basis van bijvoorbeeld het aantal seconden dat het geluidniveau boven de drempelwaarde uitkomt en de snelheid waarmee het geluidniveau toeneemt. NOMOS kan aan de hand van die gegevens een nauwkeurig beeld geven van de geluidniveaus die vliegtuigen veroorzaken.

Metten lijkt de meest logische manier om het daadwerkelijk geproduceerde geluid te bepalen. Maar meten in bewoonde gebieden is lastig, omdat er altijd sprake is van omgevingsgeluid en omdat de uitvliegroutes zodanig zijn ontworpen dat zoveel mogelijk om de bewoonde gebieden heen wordt gevlogen. Een brommer die vlak langs een meetpost rijdt, kan bijvoorbeeld meer geluid maken dan het op dat moment over-

vliegende toestel. Ook de wind is van invloed op het meetproces. Bij bepaalde windsnelheden is het meten van vliegtuiggeluid niet meer goed. Deze afwijkende geluiden moeten weggefilterd worden. Schiphol doet momenteel samen met anderen onderzoek naar methoden om de meetresultaten kwalitatief te verbeteren.

Op NOMOS online is ook veel andere informatie te vinden. De belangrijkste gebruiksmogelijkheden zijn:

- Een overzicht van de meetposten, online en offline. Zichtbaar zijn de actuele meetgegevens; na doorklikken wordt meer informatie beschikbaar over de meetpost, zoals de adresgegevens, een foto en eventueel onderhoud. Van elke meetpost is een top drie beschikbaar van hoogste en laagste metingen en een top tien van de hoogste metingen met een vertraging van een uur.
- Een overzicht van het banenstelsel. Zichtbaar is welke banen in gebruik zijn; na doorklikken wordt meer informatie beschikbaar over de betreffende baan.
- Historische meetgegevens. De mogelijkheid bestaat om terug te gaan in de tijd tot en met november 2003, het moment dat het vijfbanenstelsel volledig in gebruik werd genomen. Naast het oproepen van meetgegevens over de afgelopen 24 uur zijn gegevens beschikbaar over een zelf te kiezen periode, bijvoorbeeld 8 december 2003 tot 8 juni 2004.
- Historisch baangebruik. Ook is informatie beschik-

baar over het baangebruik in het verleden; ook deze informatie gaat terug tot en met november 2003. Als gebruiker kunt u ook hier zelf de periode kiezen. U krijgt dan te zien hoe vaak welke baan in welke richting is gebruikt. Het aantal starts en landingen wordt in percentages weergegeven. Ten slotte is er een helpfunctie beschikbaar en veel achtergrondinformatie.

### **Informatie over baan- en routegebruik**

Luchtverkeersleiding Nederland werkt momenteel aan een website waarop het actuele en verwachte baan- en routegebruik is aangegeven. Deze site zal voor het einde van dit jaar door iedereen te bezoeken zijn. In het hoofdmenu Baangebruik worden de banen die op dat moment in gebruik zijn weergegeven, in het hoofdmenu Routegebruik de actueel in gebruik zijnde routes. In combinatie met de gepresenteerde actuele weersomstandigheden wordt het actuele baangebruik toegelicht. In het hoofdmenu Baangebruik wordt aan de hand van de weerprognose een verwachting gegeven van het baangebruik voor de volgende zes uur. Dit menu bevat verder de mogelijkheid om het baangebruik uit het verleden op te vragen. Dit historisch baangebruik bestrijkt een periode van het gehele vorige voorafgaande gebruiksjaar. Door het invoeren van een dag en een tijdstip kan in blokken van 15 minuten het historische baangebruik worden opgevraagd. Het menu Routegebruik kent een submenu waarin per baan de verschillende routes per richting en

voor de dag en voor de nacht kunnen worden bekeken. Ook kan aan de hand van een opgegeven postcode de voor dit postcodegebied relevante routes worden bekeken. Daarnaast geeft de site allerlei informatie en wetenswaardigheden samenhangend met route- en baangebruik. Op een aparte pagina zal actuele informatie gegeven worden over bijvoorbeeld meetvluchten en baanbeschikbaarheid.

### **Zelf omgaan met klachten van omwonenden**

Naast het geven van heldere informatie vindt de sector het belangrijk dat hij zelf de klachten van omwonenden behandelt en de daarbij behorende voorlichting. Een eigen klachtenafhandeling hebben we nodig om ons contact met klagers te verbeteren. Hierdoor zullen we beter in staat zijn te begrijpen welke problemen precies spelen in de regio, waardoor we een goede terugkoppeling naar de eigen bedrijfsprocessen kunnen bewerkstelligen. De sectorpartijen zijn al gewend om klachten van belanghebbenden, zoals hun klanten (bijvoorbeeld de passagiers van luchtvaartmaatschappijen) zelf te behandelen en uitleg te geven over de dienstverlening. Graag overleggen we met de regio of deze wijze van afhandeling ook tegemoet komt aan de wensen van omwonenden en op welke wijze de registratie van klachten voldoende onafhankelijk is.

## 6.6 Hoe nu verder?

U ziet, wij zijn nog lang niet klaar. Met dit deelrapport hebben wij onze ervaringen met het milieunormenstelsel grotendeels geïdentificeerd, voorstellen gedaan, maar nog niet veel opgelost. We kunnen nog meer tijd besteden aan de berekeningen en uitleg geven over de werking van het milieustelsel. Maar meer communiceren draagt niet bij tot meer begrip of minder hinder in de omgeving. Communicatie vormt echter wel een belangrijk onderdeel van het probleem.

De sector heeft de opdracht gekregen om de mainport verder te ontwikkelen, maar ook om de leefkwaliteit in de regio te verbeteren. Wat als dubbeldoelstelling via gelijkwaardigheid in de Wet is vastgelegd, is als dubbele boodschap in de praktijk ervaren. De dubbeldoelstelling 'communiqueert' niet meer, sterker nog, de dubbeldoelstelling staat ons juist in de weg om datgene te bereiken wat we voor ogen hebben: een florerende mainport in een sterke regio waarbij Schiphol zich als goede buur kan gedragen en de hinder zoveel mogelijk kan beperken. Uit onze ervaringen blijkt dat het stelsel al deze doelen op dit moment in de weg staat. De balans lijkt te zijn doorslagen naar de milieukant, terwijl deze milieukant onvoldoende rekening houdt met hinderbeleving. Zo kunnen we niet langer verder. Het roer moet om!

We zien in dat de geloofwaardigheid van de sector verkleind is door gebeurtenissen in het verleden. Deze gebeurtenissen hadden we niet altijd in eigen hand.

Wèl hebben we in eigen hand hoe we deze geloofwaardigheid weer vergroten. De dubbeldoelstelling willen we niet langer voortzetten. Groei is noodzakelijk en we zullen daardoor overlast veroorzaken in de regio. Deze overlast willen we zoveel mogelijk beperken. Maar dat kunnen we niet alleen. Daar hebben we de regio voor nodig. Alleen in dialoog met de regio kunnen we tot echte verbeteringen komen.

Wij onderschrijven – net zoals CROS – het belang van een proefperiode, waarin we samen nieuwe oplossingen en andere innovaties, uitproberen in de praktijk alvorens tot definitieve invoering over wordt gegaan. Het succes van de verdere invulling van het stelsel en de proefperiode is afhankelijk van de opstelling van onszelf, van een daartoe goed ingerichte regio, en van een overheid die hiervoor de nodige ruimte geeft. Hiervoor is het van belang dat er een partij bestaat, die namens de regio de regie kan voeren en in overleg met ons tot concrete afspraken en resultaten kan komen. We moeten weten met 'wie' we regionaal kunnen overleggen over zowel de economische ontwikkeling als de leefbaarheid.

De evaluatie zien wij daarom ook niet als een tussenstation op weg naar het bereiken van die dubbeldoelstelling, maar eerder als een nieuw begin. Voordat in februari 2006 de Staatssecretaris verbeteringen voorlegt aan de Tweede Kamer, willen wij graag met de regio concreet aan de slag zijn gegaan.



Wij geloven dat we alleen op deze wijze invulling kunnen geven aan een goed nabuurschap. Uiteraard zal dit niet altijd van een leien dakje gaan, maar wij geloven dat wij samen tot mooie resultaten kunnen komen. Schiphol en de regio, daar móeten we samen aan werken!



# Bijlage 1

## Zienswijzen Schiphol Group, KLM, en Luchtverkeersleiding Nederland op ontwerp-uitvoeringsbesluiten en milieu effectrapport Schiphol 2003

**Zienswijze NV Luchthaven Schiphol mede namens Schiphol Nederland BV en Schiphol Real Estate BV inzake het ontwerp luchthavenverkeerbesluit en luchthavenindelingbesluit en het milieu effectrapport Schiphol 2003, zoals 23 januari 2002 ter inzage gelegd.**

Datum: 22 februari 2002

### Inleiding

NV Luchthaven Schiphol wenst mede namens Schiphol Nederland BV en Schiphol Real Estate BV (hierna gezamenlijk te noemen "NVLS" ) van de mogelijkheid gebruik te maken om haar zienswijze te geven ten aanzien van de ontwerpbesluiten die op 23 januari 2002 ter inzage zijn gelegd ter uitvoering van het bepaalde in de "Wijziging van de Wet Luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol" TK 27603 (hierna te noemen "Wet Luchtvaart") te weten het Luchthavenverkeerbesluit, Luchthavenindelingbesluit en Milieueffectrapportage 'Schiphol 2003'.

Allereerst volgen enkele opmerkingen die voor zowel het luchthavenverkeerbesluit, luchthavenindelingbesluit en de milieu-effectrapportage gelden (hierna te noemen "de besluiten" respectievelijk "MER"). Het betreft algemene opmerkingen over het karakter en aard van de besluiten als uitwerking van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart en de gelijkwaardige vertaling van het PKB-stelsel in het nieuwe stelsel. Vervolgens wordt op de specifieke problemen ingegaan waarbij opmerkingen van meer technische aard worden geplaatst, die in de bijlage nader worden toegelicht. Knelpunten worden gesignaleerd waarbij zoveel mogelijk suggesties worden gedaan ter verbetering.

### Algemeen

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft gezamenlijk met de Minister van VROM voor de opgave gestaan om een nieuwe normering op te stellen die per saldo gelijkwaardig is aan het PKB stelsel en ook overigens in lijn is met hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart. In de overgangsartikelen XI tot en met XIII van de Wet

1) Dit amendement, ingediend door Te Veldhuis (VVD), Eurlings (CDA) en Van Gijssel (PvdA), is aangenomen op 31 oktober 2001

Luchtvaart zijn voor de aspecten externe veiligheid, geluid en lokale luchtverontreiniging randvoorwaarden vastgelegd voor een per saldo gelijkwaardige overgang van het vigerende stelsel naar het nieuwe stelsel. De onderbouwing van het gelijkwaardigheidsvereiste in het luchthavenverkeerbesluit en luchthavenindelingbesluit is te vinden in de milieueffectrapportage. Zowel voor 2005 als voor 2010 zijn scenario's doorgerekend en de luchtvaartsector heeft daartoe ook de benodigde gegevens aangedragen.

Deze zienswijze richt zich niet op het wettelijk kader als zodanig; NVLS onderschrijft het uitgangspunt dat de dubbeldoelstelling zoals vormgegeven in de PKB Schiphol ook in het nieuwe normenstelsel wordt verankerd. De dubbeldoelstelling impliceert een streven naar het versterken van de mainportfunctie van de luchthaven Schiphol en een verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven. De dubbeldoelstelling uit de PKB is vertaald in de Wet Luchtvaart, zij het in gewijzigde vorm.

Artikel 8.3 van de Wet Luchtvaart is momenteel de verwoording van deze dubbeldoelstelling en luidt: "De uitoefening van de bevoegdheden die voortvloeien uit dit hoofdstuk is gericht op het bevorderen van een optimaal gebruik van de luchthaven als kwalitatief hoogwaardig knooppunt van nationaal en internationaal luchtverkeer, met inachtneming van de grenzen die met het oog op de veiligheid, de geluidbe-

lasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting noodzakelijk zijn."

Het mainport belang is bij de behandeling door de Tweede Kamer van het wetsvoorstel uitvoerig aan de orde gekomen. Naar aanleiding van een amendement<sup>1)</sup> is de toevoeging "als kwalitatief hoogwaardig" in de wet opgenomen.

Artikel 8.3 geeft niet alleen een definitie van de mainport maar bepaalt ook expliciet dat de overheid bij de uitoefening van haar bevoegdheden gebonden is aan het bevorderen van de mainportfunctie van de luchthaven. Het opstellen van de besluiten en het MER moet dus gericht zijn op het bevorderen van de mainport met inachtneming van de noodzakelijke milieu- en veiligheidsgrenzen. Dat is ook de reden waarom in het MER verschillende scenario's zijn doorgerekend. Uitgangspunt is een basisscenario voor 2005 en een basisscenario voor 2010. NVLS kan zich vinden in de uitgangspunten van het MER en is de mening toegedaan dat aldus een per saldo gelijkwaardige overgang van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel is bewerkstelligd. Ten aanzien van de geluidsbelasting worden, qua aantallen geluidbelaste woningen, zowel in de nachtzone als in de etmaal zone aanmerkelijk betere milieuprestaties geleverd dan in het verleden.

Het verkrijgen van de beoogde balans is in de visie van NVLS echter geen éénmalige exercitie maar een

continu en dynamisch proces. Om een evenwichtige balans te verkrijgen tussen de mainportdoelstelling en de milieudoelstelling moet er in de visie van NVLS binnen de normen van de Wet Luchtvaart ruimte zijn voor evaluatie en tussentijdse bijstelling.

## Evaluatie

NVLS hecht er aan dat het nieuwe normenstelsel binnen de grenzen van milieu- en veiligheidseisen geëvalueerd wordt. NVLS zal in haar rol als luchthaven-exploitant ook de werking en effecten van het nieuwe normenstelsel evalueren. NVLS zal haar ervaringen en constatering gaarne delen met de Minister van Verkeer en Waterstaat opdat — naast alle onderzoeksgegevens van derden — een compleet beeld ontstaat van de ervaringen en uitwerking van het nieuwe normenstelsel. Uitgangspunt bij een evaluatie moet zijn dat op reële wijze getoetst kan worden of er sprake is van per saldo gelijkwaardigheid met de PKB. Het éénmalig uitwerken van een gelijkwaardig stelsel waarna dit stelsel als zodanig tot absolute norm wordt verheven kan geen recht doen aan de bedoeling van de wetgever.

Artikel 8.17, lid 7, van de Wet Luchtvaart bepaalt namelijk dat elk besluit volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit een beschermingsniveau zal bieden ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging dat per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau dat geboden

werd door het eerste besluit. De woorden “per saldo gelijkwaardig” impliceren niet dat het tweede luchthavenverkeerbesluit gelijk of beter dan het eerste luchthavenverkeerbesluit moet zijn. In de Memorie van Toelichting op de Wet Luchtvaart (p.36) wordt ten aanzien van het vereiste “per saldo gelijkwaardig” opgemerkt:

“Deze overgang geschiedt per saldo: niet voorkomen kan worden dat lokaal een grotere geluidbelasting optreedt dan voorheen maar daartegenover staat dan een lagere geluidbelasting elders. Het gaat om een overgang op basis van gelijkwaardigheid - niet gelijkheid.” Aldus wordt een bepaalde mate van beoordeling ingebouwd om bij een tweede luchthavenverkeerbesluit rekening te houden met ervaringen opgedaan met het eerste luchthavenverkeerbesluit.

NVLS gaat er van uit dat de Minister van Verkeer en Waterstaat zondig van deze mogelijkheid gebruik maakt en tot een nieuw luchthavenverkeerbesluit zal komen indien en voor zover de ervaringen met het eerste luchthavenverkeerbesluit daartoe nopen. Een eerste herijking van het luchthavenverkeerbesluit is momenteel voorzien in 2005.

Het belang om rekening te kunnen houden met gewijzigde omstandigheden en/ of leereffecten van de bestaande systematiek blijkt ook uit ervaringen uit het verleden.

Het verleden wijst uit dat ook bij de uitwerking van de PKB Schiphol in Aanwijzingsbesluiten omissies zijn

opgetreden en het systeem de nodige “kinderziektes” heeft ondervonden. In de praktijk ontstonden problemen met de naleving en handhaving van de Aanwijzing uit oktober 1996. Met name de vorm van de zone en de plaats van de netwerkpunten waarop gehandhaafd wordt, bleken ongewenste effecten te hebben.

De door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingestelde Commissie van deskundigen onder leiding van Prof. Dr. R.J. in 't Veld<sup>2)</sup> constateerde verschillende tekortkomingen van het systeem (waaronder de zgn. “absurditeiten”). Op grond van bovenstaande redenen is er een nieuw Aanwijzingsbesluit voor het vierbanenstelsel genomen.<sup>3)</sup> Ook bleek het huidige normenstelsel redelijkerwijs niet altijd handhaafbaar het geen heeft geleid tot gedoogbesluiten en het opleggen van een dwangsom.

Ook het ontwikkelen van een per saldo gelijkwaardig stelsel aan de PKB brengt de nodige complexiteit met zich. Het is een hele kunst om een nieuw normenstelsel te ontwikkelen zonder in de valkuilen van het verleden te lopen. NVLS kan instemmen met het in het MER gepresenteerde beeld en is van mening dat met de besluiten een per saldo gelijkwaardig stelsel is ontwikkeld. Tegelijkertijd realiseert NVLS zich dat “the proof of the pudding is in the eating” en kan zij in dit stadium niet overzien of er in de praktijk geen omissies zullen optreden. Des te meer belang hecht NVLS aan een eerste herijking in 2005.

## Herijking 2005

Het jaar 2005 zal een belangrijke moment worden voor de verdere verfijning van de normering van en rondom de luchthaven. Ten behoeve van het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit wordt een statistisch-causaal model ontwikkeld voor interne en externe veiligheid. Dit model moet in 2005 klaar zijn en worden toegevoegd aan beide besluiten. NVLS gaat er van uit dat de inhoud van het luchthavenverkeerbesluit en luchthavenindelingbesluit zonodig aangepast zal worden naar aanleiding van de laatste inzichten die worden verkregen op basis van de ontwikkeling van het statistisch-causaal model.

Ook op andere gebieden dan externe veiligheid zal 2005 een belangrijk jaar worden. Het systeem is dan twee jaar van kracht en de eerste leereffecten zullen duidelijk worden. Op het gebied van geluidbelasting is inzake ‘handhaving in het buitengebied’ een opdracht verleend door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Commissie Berkhout. De resultaten van dit onderzoek zullen naar alle waarschijnlijkheid ook in 2005 bekend zijn.

Ook zullen de gedachten over het meten van geluid verder uitgekristalliseerd zijn. Tevens zullen de resultaten van de vervolgoopdracht naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie onder leiding van Rinnooy Kan bekend zijn. Deze uitkomsten kunnen leiden tot het wijzigen van het dwars- en staartwind criterium, waarbij de limiet voor dwarswind wijzigt van 20 knopen naar 25 knopen. Indien hiertoe wordt over-

2) Een verstandshuwelijk tussen luchtvaart en milieu, eindrapportage Commissie van deskundigen d.d. 27 januari 1998

3) Aanwijzingsbesluit S4/S2 d.d. 7 juni 2000

gegaan heeft dit ook positieve gevolgen voor de mogelijkheden om binnen de grenswaarden voor geluid te blijven. Bovenstaande elementen zullen in ieder geval worden geëvalueerd en zullen naar de mening van NVLS moeten leiden tot een afgewogen beslissing of en in welke mate op grond van deze nieuwe gegevens het luchthavenverkeerbesluit en/ of luchthavenindelingbesluit herzien moet worden.

### Invulling zorgplicht

Eén van de nieuwe elementen in de Wet luchtvaart is de zorgplicht voor de sector vormgegeven in artikel 8.18. NVLS, luchtvaartmaatschappijen en LVNL zijn momenteel in een vergevorderd stadium van bespreking over het sluiten van een convenant dat tot doel heeft invulling te geven aan deze zorgplicht. Hierin worden afspraken vastgelegd over de onderlinge taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden die partijen hebben in het streven om binnen de grenswaarden te opereren.

Tevens wil NVLS graag inhoud geven aan haar zorgplicht door binnen haar mogelijkheden op non discriminatoire wijze gebruikers van het luchtvaartterrein te wijzen op hun verplichtingen. NVLS heeft een actief beleid op het gebied van het ontmoedigen van vliegtuigen die veel geluid produceren. NVLS tracht meer lawaaiige vliegtuigen te ontmoedigen via haar tarief beleid. Daarnaast heeft NVLS een beleid ontwikkeld dat is gericht op het weren van vliegtuigen die zonder

het daartoe vereiste slot komen landen of starten. De verhouding tussen de zorgplicht ex artikel 8.18 Wet Luchtvaart en de verplichting om luchthaven luchtverkeer toe te laten ex artikel 8.25 roept juridische vragen op.

De toelichting van het luchthavenverkeerbesluit gaat dieper op deze problematiek in en benadrukt dat de exploitant privaatrechtelijke middelen ter beschikking staan om bijvoorbeeld notoire overtreders inzake de regel dat men alleen met een slot mag landen en starten te bestraffen. Omwille van de duidelijkheid zou NVLS nog explicieter de garantie willen hebben dat zij bevoegd is om maatregelen op te leggen aan dergelijke notoire overtreders, zoals bijvoorbeeld het opleggen van een startverbod, een boete, of het opleggen van algemene voorwaarden aan alle gebruikers van het luchthavengebied. NVLS erkent dat deze bevoegdheid zou moeten stoelen op het civiele recht.

### Opmerkingen besluiten

Afgezien van bovenstaande opmerkingen die veelal betrekking hebben op de toekomst wil NVLS de Minister van Verkeer en Waterstaat attent maken op enkele aspecten van de voorliggende besluiten. Het betreft enkele belangrijke opmerkingen met betrekking tot de uitwerking van de Wet Luchtvaart in het Luchthavenverkeerbesluit en het luchthavenindelingbesluit. In de bijlage bij deze zienswijze worden deze nader toegelicht. Hier wordt volstaan met een korte opsomming:

(i) *Toepassing van Hybride mode voor bepaling grenswaarden*

1. De berekeningsmethodiek voor grenswaarden voor geluid gaat uit van gemodelleerde routes in plaats van de werkelijke routes, hetgeen resulteert in een spreidingsproblematiek. Deze problematiek heeft zich ook bij het huidige stelsel voorgedaan. Toepassing van hybride modellering bij de bepaling van de grenswaarden voor geluid geeft een betere aansluiting met de operationele praktijk en vermindert derhalve het risico van overschrijdingen.

(ii) *Artikel 4.2.1, lid 4, en artikel 4.2.2, lid 4. Luchthavenverkeerbesluit (meteo-clausule)*

2. Het Luchthavenverkeerbesluit voorziet niet in de mogelijke toepassing van de meteo-clausule na afloop van een gebroken gebruiksjaar of een gebruiksjaar met sterk afwijkend baangebruik.
3. Methodiek voor herberekening grenswaarden geeft niet aan wat er gebeurt indien bij herberekening van de grenswaarde de nieuwe waarde lager uitvalt dan de oorspronkelijke grenswaarde.

(iii) *Artikel 4.3.1, Luchthavenverkeerbesluit (grenswaarden luchtverontreiniging)*

4. Door de ontwikkelingen van de laatste maanden in de luchtvaart dreigt de economische kant van de mainportdoelstelling te zeer te worden geraakt.
5. Bij de berekening van de grenswaarden voor luchtverontreiniging is een te zware reductie van de

emissies als gevolg van het taxiën op minder motoren verdisconteerd.

6. Aan de luchtvaartsector wordt de verplichting opgelegd tot het reduceren van het zwavelgehalte van de kerosine, hetgeen nauwelijks beïnvloedbaar is door de luchtvaartsector in Nederland en NVLS in het bijzonder.

(iv) *Artikel 5.11 Luchthavenverkeerbesluit (overgangsbepaling)*

7. Overgangsbepaling voorziet niet in een bijstelling van de grenswaarden in handhavingspunten t.g.v. de grotere benodigde meteotoeslag bij een gebroken gebruiksjaar.
8. Overgangsbepaling voorziet niet in een bijstelling van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten; de grenswaarde voor het TVG en de grenswaarden voor de uitstoot van stoffen, t.g.v. de seizoensafhankelijkheid in het baangebruik en de vlootsamenstelling.

(v) *Luchthavenindelingbesluit*

9. NVLS heeft bezwaren tegen de voorgestelde regeling inzake de definitie van bedrijfsgebouwen met een lage gebruiksintensiteit.
10. NVLS heeft bezwaren tegen onderdelen van de in het ontwerp-besluit opgenomen regeling voor het beperken van bouwhoogten.



11. NVLS verzoekt de Minister van Verkeer en Waterstaat bij het vaststellen van de definitieve besluiten rekening te houden met bovengenoemde opmerkingen en met de in de bijlage uitgewerkte punten.

Bijlage:

Opmerkingen m.b.t. het ontwerp luchthavenverkeersbesluit (LVB) en luchthavenindelingbesluit (LIB)

**Bijlage Opmerkingen m.b.t. het ontwerp  
luchthavenverkeerbesluit (LVB) en luchthaven-  
indelingbesluit (LIB)  
Opmerkingen naar aanleiding van het ontwerp  
Luchthavenverkeerbesluit 'Schiphol 2003'**

*(i) Luchthavenverkeerbesluit & MER: Toepassing van  
hybride modellering*

1. Berekeningsmethodiek voor grenswaarden voor geluid gaat uit van gemodelleerde routes in plaats van de werkelijke routes, hetgeen resulteert in een spreidingsproblematiek. Deze problematiek heeft zich ook bij het huidige stelsel voorgedaan. Toepassing van hybride modellering bij de bepaling van de grenswaarden voor geluid geeft een betere aansluiting met de operationele praktijk en vermindert derhalve het risico van overschrijdingen.

De methode voor de bepaling van de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten is in zowel het huidige als het nieuwe normenstelsel gebaseerd op gemodelleerde vliegpaden. Bij deze gemodelleerde paden is een symmetrische spreidingsband verondersteld, in plaats van de bij de handhaving gebruikte werkelijk gevlogen vliegpaden. Voor dit verschil, ofwel de spreidingsproblematiek, kent de huidige systematiek een correctie in de vorm van de zgn. 'delta velden'. In de nieuwe systematiek is geen gebruik gemaakt van hybride modellering als

oplossing voor de spreidingsproblematiek en er is zelfs geen correctie opgenomen. De problematiek blijft echter onverkort bestaan, dit betekent dus een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie.

Reeds eerder heeft de sector benadrukt dat toepassing van hybride modellering bij de vaststelling van de grenswaarden in belangrijke mate bijdraagt om verschillen tussen de prognose enerzijds en de operationele praktijk (en dus ook handhaving) anderzijds te minimaliseren. Dit draagt bij aan het beperken van de kans op overschrijdingen in handhavingspunten. Bij hybride modellering wordt de routespreiding zoveel mogelijk gelijk gesteld aan de in het verleden daadwerkelijk opgetreden vliegpaden, zoals die zijn geregistreerd met behulp van radar. De op deze wijze in rekening gebrachte routespreiding is daardoor een veel betere benadering van de werkelijkheid. Hybride modellering is daarmee meer in lijn met het berekeningsvoorschrift dan wanneer de routespreiding op de huidige, symmetrische wijze in rekening wordt gebracht. Een toelichting op de toepassing van hybride modellering bij de bepaling van de geluidbelasting wordt gegeven in een rapport van het NLR (NLR CR-2001-534).

In analogie met de huidige systematiek verzoekt NVLS om ook in het nieuwe normenstelsel een adequate correctie voor de spreidingsproblematiek op te nemen. Naar de mening van de sector is toepassing van hybride modellering hiervoor de beste optie.

*(ii) Luchthavenverkeerbesluit: Artikel 4.2.1 . lid 4 en artikel 4.2.2. lid 4 (Meteo-clausule)*

Artikel 4.2.1, lid 4 (en ook artikel 4.2.2, lid 4) van het LVB bieden de mogelijkheid om bij sterk afwijkende meteorologische omstandigheden aanspraak te maken op een maximale ophoging van de grenswaarden in de handhavingpunten van 1 dB(A), de zgn. 'meteo-clausule'.

2. Het Luchthaven verkeerbesluit voorziet niet in de mogelijke toepassing van de meteo-clausule na afloop van een gebroken gebruiksjaar of een gebruiksjaar met sterk afwijkend baan gebruik.

Zowel de genoemde artikelen als de overgangsbe-paling in het LVB (Hoofdstuk 5) voorzien niet in de toepassing van deze meteo-clausule na afloop van een gebroken gebruiksjaar, indien zich in dergelijk jaar een overschrijding van een grenswaarde heeft voorgedaan.

In het berekeningsvoorschrift is vastgelegd dat de herberekening van een grenswaarde wordt gebaseerd op dezelfde gegevens als bij de oorspronkelijke berekening van deze grenswaarde, met

uitzondering van de meteorologische omstandigheden. Indien in enig gebruiksjaar sprake is van een sterk afwijkend baangebruik t.g.v. bijvoorbeeld groot onderhoud (een zgn. "ontheffingsjaar" met op basis van artikel 8.23 van de Wet Luchtvaart aangepaste grenswaarden) en er treedt in dat jaar een overschrijding op, dan voorzien zowel genoemde artikelen in het LVB als ook het berekeningsvoorschrift niet in de mogelijke toepassing van de meteo-clausule na afloop van dat gebruiksjaar.

Zowel het betreffende artikel in het LVB als het berekeningsvoorschrift dient aangepast te worden, zodanig dat ook na afloop van een gebroken gebruiksjaar of een gebruiksjaar met sterk afwijkend baangebruik ten gevolge van groot onderhoud, aanspraak kan worden gemaakt op de meteo-clausule.

3. Methodiek voor herberekening grenswaarden geeft niet aan wat er gebeurt indien bij herberekening van de grenswaarde de nieuwe waarde lager uitvalt dan de oorspronkelijke grenswaarde (staat niet aangegeven in de betreffende artikelen en ook niet in het berekeningsvoorschrift)

In betreffende artikelen wordt aangegeven dat bij een overschrijding van de grenswaarde in een handhavingpunt een nieuwe grenswaarde wordt

berekend voor dat betreffende punt op basis van gerealiseerde meteorologische omstandigheden. Indien deze nieuwe grenswaarde hoger uitvalt dan de oorspronkelijke grenswaarde dan is de werkwijze beschreven in de huidige tekst. Wat er echter gebeurt als de nieuwe waarde lager uitvalt dan de oorspronkelijke grenswaarde, is niet beschreven. Conform de huidige formulering van zowel het Luchthavenverkeerbesluit als het berekeningsvoorschrift voor de toepassing van de meteo-clausule (NLR CR-2001-372-PT1, paragraaf 9, item e) wordt de grenswaarde in dit laatste geval naar beneden bijgesteld.

De aldus beschreven methodiek voor herberekening van de grenswaarden kan dus in voorkomende gevallen resulteren in een - overigens onterechte - grotere mate van overschrijding. Dit is van groot belang voor de proportionaliteit van de maatregel volgend op de overschrijding.

Naar de mening van NVLS zou het zuiverder zijn geweest als het Luchthavenverkeerbesluit en het berekeningsvoorschrift een neerwaartse bijstelling zouden uitsluiten, temeer daar de Inspecteur-Generaal bij het treffen van maatregelen zijn afwezig baseert op de mate van overschrijding ten opzichte van de oorspronkelijke grenswaarde.

(iii) *Luchthavenverkeerbesluit: Artikel 4.3.1, lid 1.*

*(Vaststelling grenswaarden luchtverontreiniging*

Dit lid stelt de grenswaarden vast voor de uitstoot per maximum startgewicht van een vliegtuig (MTOW), voor de perioden 2003 tot 2005, 2005 tot 2010 en 2010 en verder. In 2005 en 2010 worden de grenswaarden voor de stoffen CO en VOS aangescherpt, voor Fijn Stof en NO blijven deze constant. Ten aanzien van dit artikel wil NVLS de volgende opmerkingen maken.

4. Door de ontwikkelingen van de laatste maanden in de luchtvaart dreigt de economische kant van de mainportdoelstelling te zeer te worden geraakt.

De laatste vijf maanden is de luchtvaartwereld ingrijpend veranderd, met de nodige consequenties voor de investeringsplannen en groeiperspectieven van luchtvaartmaatschappijen.

Luchtvaartmaatschappijen geven aan investeringen uit te stellen. Omtrent de uitkomst en de bijbehorende consequenties van deze veranderingen heerst nog grote onzekerheid. Het zou kunnen betekenen dat dit een vertraging van de verwachte technologische verbetering in de luchtvaartsector zal zijn.

Deze vertraging is met name van belang voor de grenswaarden voor luchtverontreiniging, welke gedefinieerd zijn als uitstoot per MTOW. De uitstoot per MTOW wordt vrijwel volledig bepaald door de vlootsamenstelling op Schiphol. Hierdoor zijn de grenswaarden voor luchtverontreiniging

4) MER 'Schiphol 2003',  
deel 2, pagina 113

grotendeels afhankelijk van de ontwikkelingen in de luchtvaartwereld sinds de aanslagen in het najaar van 2001.

NVLS signaleert derhalve het risico dat de vernieuwing van de technologie een ander tempo zal hebben dan eerder aangenomen. De verwachte vlootvernieuwing neemt de belangrijkste emissiereductie voor haar rekening. Ook het uitbreiden van de emissiereducerende maatregelen biedt hier onvoldoende uitkomst, aangezien het effect van deze maatregelen reeds meegenomen is bij het berekenen van de grenswaarden.

NVLS heeft grote twijfels over het vermogen van de luchtvaartmaatschappijen om voldoende tijdig de technologische vernieuwing te kunnen realiseren. Dit betekent dat waar op dit moment de geluidbelasting en veiligheidsrisico's de primaire beperking van de luchthaven zijn, op korte termijn het luchthavenluchtverkeer op Schiphol beperkt zal worden op basis van de uitstoot van stoffen. Naar mening van NVLS dreigt hierdoor een onbalans te ontstaan tussen de milieuparameters voor geluid, externe veiligheid en lucht. Deze onbalans zou naar onze mening een te zware claim leggen op de mogelijke ontwikkeling van Schiphol, omdat daarmee de economische kant van de mainportdoelstelling te zeer door een deelaspect van de milieuzijde wordt geraakt.

NVLS verzoekt dan ook om de aanscherping van deze grenswaarden in 2005 op een later moment te effectueren, wanneer een beter beeld zal zijn ontstaan van de ontwikkelingen in de luchtvaartwereld. Aanscherping van de grenswaarden op een later tijdstip heeft geen gevolgen voor de gelijkwaardigheid van het nieuwe stelsel voor luchtverontreiniging. Uit het MER blijkt dat reeds in 2003 ruim aan de gelijkwaardigheids eis voor luchtverontreiniging voldaan wordt en dat in de periode tussen 2003 en 2010 deze situatie steeds beter wordt<sup>4)</sup>.

5. Bij de berekening van de grenswaarden voor luchtverontreiniging is een te zware reductie van de emissies als gevolg van het taxiën op minder motoren verdisconteerd.

Bij inschatting van de emissiereductie veroorzaakt door deze maatregel is geen rekening gehouden met het gegeven dat piloten die niet goed bekend zijn op Schiphol uit veiligheidsoverwegingen minder vaak zullen besluiten op minder motoren te taxiën na de landing dan piloten die goed bekend zijn met het terrein. In de emissiereducerende maatregelen gaat de overheid uit van een aandeel van landingen van 3- en 4-motorige vliegtuigen welke zullen taxiën op 1 motor minder van 80% in 2010. In de praktijk is te zien dat piloten die goed bekend zijn met het terrein dergelijke percentages, ondanks motiverende inspanningen van hun lucht-

vaartmaatschappij, voor de meeste vliegtuigtypen niet benaderen. NVLS maakt daarom bezwaar tegen de aanname dat 80% van alle drie- en viermotorige toestellen op Schiphol na de landing op één motor minder zal taxiën. Naar verwachting van NVLS is 50% een maximaal haalbare doelstelling.

6. Aan de luchtvaartsector wordt de verplichting opgelegd tot het reduceren van het zwavelgehalte van de kerosine, hetgeen nauwelijks beïnvloedbaar is door de luchtvaartsector in Nederland en NVLS in het bijzonder.

Middels het vast van een grenswaarde voor SO<sub>2</sub> wordt de verplichting opgelegd aan de luchtvaartsector om het zwavelgehalte in de kerosine te beheersen, aangezien dit gehalte direct de uitstoot van SO<sub>2</sub> bepaalt. Door aanscherping in 2005 en 2010 van de grenswaarde voor SO<sub>2</sub> wordt tevens de verplichting opgelegd om het zwavelgehalte in de kerosine gereduceerd te hebben met 50% in 2005 en 75% in 2010. Dit leidt tot een afwijkende specificatie voor kerosine voor Schiphol in een sterk internationale markt. Aan deze 'Schiphol-specifieke' kerosinelevering kleven een aantal bezwaren. Allereerst is de infrastructuur niet aanwezig om kerosine van een bepaalde kwaliteit gescheiden te behandelen. Voor ongeveer de helft van de totaal aangeleverde kerosine op Schiphol wordt de aanvoerleiding gedeeld met andere luchthavens en

raffinaderijen. Voorts zijn op Schiphol geen faciliteiten aanwezig om de specifieke kerosine apart op te slaan en te distribueren. De kosten om dergelijke faciliteiten aan te leggen zijn zeer hoog en een mogelijke aanleg neemt een periode van vele jaren in beslag.

Naast de logistieke kosten kunnen de productiekosten stijgen, wegens de extra voorzieningen die brandstofleveranciers moeten hebben om een maatschappij te verzekeren dat zij voorzien zal zijn van de juiste kerosine. Als gevolg hiervan zal de kostprijs van kerosine op Schiphol stijgen. Dit kan consequenties hebben voor de concurrentiepositie van Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen die daar tanken, bijvoorbeeld wanneer maatschappijen uitwijken om op andere luchthavens goedkoper kerosine in te slaan. Dit kan tevens een negatief effect op de emissies op en rond Schiphol hebben, doordat zwaardere, met goedkope kerosine gevulde vliegtuigen arriveren en meer uitstoot produceren. Wanneer in internationaal verband het zwavelgehalte in de kerosine aangescherpt wordt, kunnen deze effecten vermeden worden.

De luchtvaartsector in Nederland heeft nauwelijks invloed op de kwaliteit van de kerosine. Deze wordt gereguleerd door internationale specificaties die in samenwerking tussen vliegtuigmotorfabrikanten en brandstofleveranciers vastgesteld worden. Als onderdeel van Europese project Clean

5) MER 'Schiphol 2003',  
deel 2, pagina 113

Air For Europe (CAFE) wordt het effect van de emissies van vliegtuigen onderzocht en mogelijk worden hieruit aanbevelingen gedaan om de emissies terug te dringen. De invloed van de Nederlandse luchtvaartsector op deze internationale specificaties, waarop de ontwikkeling van vliegtuigmotoren en raffinageprocessen gebaseerd zijn, is zeer beperkt. In het MER wordt geconcludeerd dat de emissie-eisen die aan motoren gesteld worden in internationaal verband vastgesteld worden en dat het aanscherpen van deze eisen niet door de luchtvaartsector in Nederland bewerkstelligd kan worden<sup>5)</sup>. Ditzelfde argument is ook van toepassing op het zwavelgehalte in de kerosine.

Op basis van het bovenstaande concludeert NVLS dat de luchtvaartsector derhalve niet zal kunnen voldoen aan de aanscherping van de grenswaarde voor SO<sub>2</sub> in 2005 en 2010 en dat het onterecht is wanneer er maatregelen zullen volgen op overschrijding door aanscherping van deze grenswaarde. Immers, de daling van de SO<sub>2</sub> uitstoot in 2005 en 2010 wordt bewerkstelligd door een sterke daling van het zwavelgehalte in de kerosine, en de invloed van de luchtvaartsector in Nederland op de internationale brandstofs specificaties is beperkt. Een dergelijke aanscherping zou in ieder geval in internationaal verband en in overleg met brandstof leveranciers tot stand moeten komen. Het eventuele invoeringsmoment van deze aanscherping zal hiervan afhankelijk moeten zijn.

*(iv) Luchthavenverkeerbesluit: Artikel 511  
(Overgangsbepaling)*

De overgangsbepaling (Artikel 5.1) voorziet in een correctie van de grenswaarden voor geluid en externe veiligheid, indien de inwerkingtreding van de wet en de AMvB's niet samenvalt met het begin van een gebruiksjaar.

7. Overgangsbepaling voorziet niet in een bijstelling van de grenswaarden in handhavingpunten t.g.v. de grotere benodigde meteotoeslag bij een gebroken gebruiksjaar.

Een bekend verschijnsel uit de sturing van de geluidbelasting is dat de variantie in de prognose van het baangebruik groter wordt naarmate de tijdsduur tot het einde van het gebruiksjaar korter wordt. Dit betekent dat een verhoogde meteotoeslag noodzakelijk is om de consequenties van afwijkende weersomstandigheden op te vangen en daarmee de kans op overschrijdingen van de grenswaarden in de handhavingpunten tot een acceptabel niveau terug te dringen. Deze situatie doet zich voor als de nieuwe wet- en regelgeving gedurende een lopend gebruiksjaar zijn intrede doet. De overgangsbepaling, zoals beschreven in artikel 5.1 van het Luchthavenverkeerbesluit, voorziet echter niet in een correctie voor een hogere variantie in het baangebruik.

NVLS stelt dan ook voor om de berekeningsmethode voor de bijstelling van de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten in de huidige overgangsbepaling van het LVB aan te passen, zodanig dat er ten aanzien van de meteotoeslag (en daarmee dus de kans op overschrijdingen) sprake is van een gelijkwaardige situatie ten opzichte van een volledig (niet gebroken) gebruiksjaar.

Alternatieve oplossing is het geconstateerde 'tekort' in de grenswaarden voor geluid voor een gebroken jaar op te nemen in een aan te vragen ontheffing voor 2003.

8. Overgangsbepaling voorziet niet in een bijstelling van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten; de grenswaarde voor het TVG en de grenswaarden voor de uitstoot van stoffen t.g.v. de seizoensafhankelijkheid in het baan gebruik en de vlootsamenstelling.

Artikel 5.1 houdt geen rekening met de seizoensafhankelijkheid van het baangebruik. Ervaring uit het verleden leert dat het baangebruik gedurende de winterperiode overwegend noord-zuid is gericht en gedurende de zomerperiode zuid-noord. Gedurende een volledig gebruiksjaar is er derhalve sprake van een balancerende werking van de zomer- en winterperiode. Bij een gebroken gebruiksjaar is deze balans niet of onvolledig

aanwezig, hetgeen resulteert in een verhoogde kans op overschrijdingen van de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten. Deze seizoensafhankelijkheid dient dus verdisconteerd te worden in de bijstelling van de grenswaarden in de handhavingspunten, teneinde de kans op overschrijdingen te reduceren tot een vergelijkbaar niveau als bij een volledig gebruiksjaar.

Ook met de seizoensafhankelijkheid van de vlootsamenstelling wordt geen rekening gehouden in de overgangsbepaling. Echter, deze seizoensafhankelijkheid heeft invloed op de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten en op de grenswaarde voor het TVG en heeft derhalve ook consequenties voor de kans op overschrijdingen van deze grenswaarden. Ook ten aanzien van luchtverontreiniging blijkt een seizoensafhankelijkheid te bestaan voor de uitstoot per maximum startgewicht. In analogie met het bovenstaande dient voor deze items ook een correctie te worden opgenomen in de overgangsbepaling.

(v) *Opmerkingen naar aanleiding van het ontwerp Luchthavenindelingbesluit 'Schiphol 2003*

9. Definitie van bedrijfsgebouwen met een lage gebruiksintensiteit NVLS verzoekt om een andere norm voor gebouwen van opslag en logistiek te hanteren.



Op de gronden die zijn aangewezen met de nummers 2 en 3 (de geluidsluopzones en de 10-6 individueel-risico-contour) zijn bedrijfsgebouwen met een lage gebruiksintensiteit toegestaan (artikel 2.2.1). Daaronder worden conform het Ontwerp Luchthavenindelingbesluit verstaan bedrijfsgebouwen met een gemiddelde gebruiksintensiteit op jaarbasis van minder dan 0,1 persoonsdagen per 100 m<sup>2</sup> grondoppervlak (kennelijk te meten op perseelsniveau, werknemers inclusief bezoekers). Het Luchthavenindelingbesluit noch de Nota van Toelichting geven uitsluitel over de wijze waarop de gebruiksintensiteit gemeten moet worden. NVLS dringt aan op een goede omschrijving omdat aan deze regeling verstrekkende gevolgen voor de gebruiksmogelijkheden van de grond verbonden zijn.

Zoals NVLS de regeling interpreteert laat de formulering de vestiging van gebouwen voor opslag en distributie niet toe. De gebruiksintensiteit van gebouwen voor opslag en distributie is zeer laag, echter hoger dan 0,1 persoonsdagen per 100 m<sup>2</sup> grondoppervlak. 0,1 persoon kan in het geval van logistieke bedrijven vrijwel gelijkgesteld worden met 0,1 werknemer omdat het aantal bezoekers laag is. 0,1 werknemer per 100 m<sup>2</sup> = 10 werknemers per hectare. Op een hectare perceel is ongeveer 60% bebouwd. Dat betekent dat 10 werknemers op 60% van een hectare = 6.000 m<sup>2</sup> gebouw werken.

Dan werkt 1 werknemer op 600 m<sup>2</sup> gebouw. De gebruiksintensiteit van logistieke gebouwen bedraagt in de praktijk echter 1 werknemer op 70 tot 100 m<sup>2</sup> loodsruimte.

Wordt de norm van 10 werknemers per hectare plangebied (in plaats van per perceel) gehanteerd, dan is het verschil kleiner. 10 werknemers per hectare plangebied komt overeen met 10 werknemers per 3.600 m<sup>2</sup> gebouw (60% van het plangebied wordt uitgegeven in percelen; 60% van een perceel wordt bebouwd.  $60\% * 60\% * 10.000 \text{ m}^2 = 3.600 \text{ m}^2$  gebouw). Dat is 1 werknemer per 360 m<sup>2</sup> gebouw; toch nog een groot verschil met 1 werknemer op 70 tot 100 m<sup>2</sup> loodsruimte.

Uit het over het Luchthavenindelingbesluit gevoerde overleg heeft NVLS geconcludeerd dat er materieel geen bezwaren zijn tegen de vestiging van deze categorie bedrijven op de gronden die aangewezen worden met de nummers 2 en 3 op een aantal specifieke locaties. Schiphol Group hecht sterk aan het kunnen benutten van deze gronden voor gebouwen voor opslag en distributie vanwege de schaarste aan vestigingsmogelijkheden voor deze categorie bedrijven direct rond de luchthaven. Bovendien is de ontwikkeling van deze locaties al ver gevorderd.

NVLS verzoekt u daarom binnen deze gebieden voor een aantal overeengekomen locaties de vesti-

ging van bedrijven voor opslag en logistiek mogelijk te maken met een gebruiksintensiteit van 1 werknemer op 70 tot 100 m loods. Op het niveau van percelen is dit 1 werknemer op 116 tot 166 m perceel. Dat komt overeen met 0,6 tot 0,8 werknemers per 100 m perceel.

Op het niveau van het plangebied komt 1 werknemer per 70 tot 100 m<sup>2</sup> loods overeen met 1 werknemer op 180 tot 276 m<sup>2</sup> plangebied. Dat komt overeen met 0,4 tot 0,5 werknemers per 100 m<sup>2</sup> plangebied, wat overeenkomt met 40 tot 50 werknemers per ha plangebied.

Wij menen dat er goede gronden zijn om deze norm voor gebouwen van opslag en logistiek te hanteren. Een belangrijke grond is dat er grotendeels buiten de piekuren van het vliegverkeer wordt gewerkt. Veel vracht wordt vooral 's nachts (en in het weekend) afgehandeld.

10. Regeling hoogtebeperkingen: verzoek tot herzien van de regeling voor de extensieve bedrijvigheid en hoogtebeperking.

De hoogtebeperkingen die in het Ontwerp Luchthavenindelingbesluit zijn opgenomen geeft NVLS aanleiding tot het volgend commentaar:

- a. Op de kaart zijn alle beperkingen van de bouwhoogte ingetekend, daarbij is de meest stringente

beperking op een specifiek gebied als maatgevend genomen en op de kaart getoond. De beperkingen zijn echter verschillend van aard: enerzijds komen beperkingen voort uit de veiligheidscriteria voor obstakelvrije zones (obstructievlakken en RESA zones), anderzijds betreffen de beperkingen het betrouwbaar functioneren van ILS en VOR bakens. Naar onze mening is er sprake van een verschil in hardheid tussen de beide genoemde groepen.

In het voorliggende besluit geldt echter voor alle gevallen dat de bestemmingsplannen herzien moeten worden en ontheffingsprocedures doorlopen zullen moeten worden voor alle gebouwen die boven de hoogtebeperkingen uit komen. NVLS stelt een differentiatie in twee categorieën voor waarbij de groep van de "obstakelvrije zones" (cf. ICAO Annex 14) in de nu voorgestelde regeling valt en de tweede groep tbv. het "betrouwbaar functioneren van ILS en bakens" (cf. ICAO Annex 10) een meer voorwaardelijk karakter zou kunnen krijgen. Wij pleiten tevens voor een procedurele scheiding langs deze lijn. Een dergelijke scheiding is naar onze mening tevens noodzakelijk voor de uitvoerbaarheid door de toetsende instanties en ten behoeve van planologische duidelijkheid naar de omgeving.

De gronden waarop ontheffing kan worden verleend zijn onvoldoende duidelijk. Vrijstelling is

mogelijk op grond van “maatschappelijk belang”, doch niet duidelijk is welke criteria hierbij worden gehanteerd en hoe e.e.a. wordt afgewogen. De voorgestelde differentiatie naar de oorsprong van de hoogtebeperkingseisen zou hiertoe kunnen worden gehanteerd en uitgewerkt.

De gebruikte methodiek heeft voorts tot gevolg dat nu uit de kaart niet kan worden opgemaakt welke onderliggende hoogtebeperking resulteert in geval van een gunstige beslissing inzake de afwijking (ontheffing) van bijvoorbeeld de hoogtebeperking onder invloed van ILS, doch niet in zake de onderliggende hoogtebeperking onder invloed van bijvoorbeeld obstakelvlakken. Een differentiatie met twee kaarten naar oorsprong van de hoogtebeperkingseisen zou ook hier de oplossing voor kunnen bieden. Momenteel wordt op dit punt onvoldoende duidelijkheid geboden.

b. In het gebied Schiphol Noordwest is een hoogtebeperking opgenomen die kennelijk voortkomt uit het daar voorziene baken. Met de LVNL is echter overeengekomen dat plaatsing en functioneren van het baken plaatsvindt onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat hier geen beperking van de toegestane bouwhoogte in het gebied Noordwest uit voortkomt.

Op grond van het voorgaande verzoeken wij u om de regeling voor de extensieve bedrijvigheid en hoogtebeperking te herzien met betrekking tot de genoemde punten.

**Reactie van KLM N.V., Transavia airlines B.V., Martinair Holland N.V. en KLM Cityhopper B.V. (hierna gezamenlijk aangeduid als “KLM”) naar aanleiding van het ontwerp Luchthavenverkeerbesluit (LVB), het ontwerp-Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het Milieueffectrapport Schiphol 2003’ (MER) zoals deze ter inzage liggen vanaf 23 januari tot en met 22 februari 2002.**

## 1. Algemeen

Het LIB en LVB geven concreet invulling aan het nieuwe normenstelsel voor Schiphol 2003, zoals voorgesteld in het wetsvoorstel wijziging Wet luchtvaart inzake het gebruik en de inrichting van de luchthaven Schiphol (TK 27 603, hierna: de Wet).

In de overgangsbepalingen X tot en met XIII van de Wet zijn de randvoorwaarden vastgelegd voor een gelijkwaardige overgang van het oude naar het nieuwe stelsel. “Op deze wijze biedt het eerste luchthavenverkeerbesluit enerzijds een gelijkwaardige bescherming en krijgt anderzijds de luchtvaartsector de ruimte om binnen de gestelde grenzen het groeipotentieel van de luchthaven te ontwikkelen<sup>6)</sup>.” Het nieuwe normenstelsel dient derhalve ook voldoende mogelijkheden te bieden voor een verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol<sup>7)</sup> Artikel 8.3. van de Wet onderstreept deze “dubbeldoelstelling” uit de Planologische Kern

Beslissing Schiphol en Omgeving (hierna “PKB”). Het MER dient de gelijkwaardige omzetting van het beschermingsniveau, zoals dat wordt geboden bij de inwerkingtreding van het eerste LIB en LVB aan te tonen<sup>8)</sup>.

Met Schiphol als thuisbasis is KLM samen met haar alliantiepartners de grootste gebruiker van de luchthaven Schiphol en onderhoudt daarmee een kwalitatief hoogwaardig netwerk dat de kern vormt van de Mainport Schiphol<sup>9)</sup>. Voor KLM is het derhalve van zeer groot belang dat bij de totstandkoming van het nieuwe normenstelsel voor Schiphol 2003 grote zorgvuldigheid wordt betracht.

Allereerst wil KLM graag benadrukken dat zij de uitgangspunten die ten grondslag hebben gelegen aan het wetsvoorstel en de verdere uitwerking daarvan in de ontwerpbesluiten, onderschrijft. Met name het streven naar helderheid in de rolverdeling tussen overheid en luchtvaartsector (luchthavenexploitant, luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen), teneinde te komen tot een verbetering van de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid, vormt hierin een wezenlijk element. KLM is ook verheugd met de constatering dat “het primaat bij de afwikkeling van het Luchthavenluchtverkeer ligt bij de veiligheid”.

KLM hecht grote waarde aan het gegeven dat het nieuwe normenstelsel binnen de grenzen van milieu-

6) Zie MvT TK, 2000-2001, 27 603 nr. 3 pagina 29.

7) Zie ook TK 28073, wetsvoorstel wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol.

8) Artikel VII (overgangsbepaling milieueffectrapport) van de Wet

9) Zie wederom TK 28073

en veiligheidseisen een voldoende mate van flexibiliteit kent. Daarbij wordt uitdrukkelijk niet bedoeld op de hardheid van de grenzen, maar op de mogelijkheid aanpassingen in de technische uitwerking van het normenstelsel te kunnen doorvoeren.

KLM deelt de mening van de Minister van Verkeer en Waterstaat dat vermeden moet worden dat versterkte regelgeving tot stand wordt gebracht. Immers, pas na een zekere periode kan worden geconstateerd of het nieuwe normenstelsel in technische zin is gestabiliseerd en kan worden aangegeven welke elementen hieruit eventueel aanpassing zouden behoeven, teneinde een goede werking van het normenstelsel te verzekeren. KLM gaat er vanuit dat, indien de ervaringen daartoe nopen, van deze mogelijkheid gebruik zal worden gemaakt. Een eerste herijking is momenteel voorzien in 2005.

KLM heeft de bovengenoemde besluiten getoetst aan de vraag of het nieuwe stelsel een gelijkwaardig beschermingsniveau biedt als dat van de PKB en of daarnaast de besluiten voldoende ruimte en flexibiliteit bieden om binnen de voorgestelde grenswaarden het groeipotentieel van de luchthaven te optimaliseren. Het LVB betreft in wezen inhoudelijk een soort "milieuvergunning". Tijdens de Kamerbehandeling is een rechtstreekse beroepsgang bij de Raad van State uitgesloten, hetgeen KLM betreurt. KLM ziet zich dan ook genoodzaakt ook op een aantal technisch inhoudelijke

onvolkomenheden in te gaan. KLM gaat ervan uit dat alle ingebrachte reacties op het LIB en LVB zorgvuldig worden meegewogen bij de vaststelling daarvan en dat voor de indieners van deze reactie duidelijk wordt op welke wijze met hun inbreng rekening is gehouden.

Het is in het belang van allé betrokkenen dat thans een deugdelijk stelsel wordt vastgelegd waarmee de problemen uit het verleden worden voorkomen. Uiteindelijk gaat het erom dat het nieuwe normenstelsel daadwerkelijk de gewenste verbeteringen oplevert. Het uitgangspunt daarbij blijft dat de vijfde baan volgens planning in gebruik kan worden genomen.

Het vervolg van onze reactie is als volgt opgebouwd. Aan de hand van de hoofdstukindeling van het LVB wordt stilgestaan bij een aantal voor KLM belangrijke onderwerpen met daarbij specifieke aandacht voor de 'notoire overtreders' en de scenariogevoeligheid van de omzettingssystematiek, al dan niet in samenhang met het MER. Tot slot volgen opmerkingen over het LIB.

## II. Het luchthavenverkeersbesluit

### Hoofdstuk 2 De luchtverkeerwegen

#### *artikel 2.1*

In het LVB zijn de luchtverkeerwegen vastgelegd:

Het huidige normenstelsel biedt de mogelijkheid dat operationele procedures, zoals SIDs (Standard Instrument Departure) en de bijbehorende tolerantiegebieden betrekkelijk snel kunnen worden aangepast indien noodzakelijk of wenselijk. De noodzaak kan voortkomen uit veiligheidsoverwegingen of uit het oogpunt van flexibiliteit, bijvoorbeeld in de praktijk gebleken moeilijke vliegbaarheid of gebleken afwijkingen van de spreidingsmodellering van een SID.

De wenselijkheid kan voortkomen uit aanpassingen waarvan in overleg tussen de sector en omgeving is vastgesteld, dat deze naar verwachting per saldo een gunstig effect zullen hebben op de geluidhinder.

Het LVB dient de mogelijkheid te bieden om dergelijke noodzakelijk en/of gewenste (snelle) adequate aanpassingen te realiseren. Mede gelet op hetgeen in paragraaf 5.4. van de Nota van toelichting van het LVB in dit verband wordt opgebracht, betwijfelt KLM of daar voldoende aandacht aan is gegeven.

### Hoofdstuk 3 De Regels

#### *middel- en doelvoorschriften*

Het nieuwe normenstelsel richt zich langs twee lijnen tot de luchtvaartsector. Enerzijds worden middelvoor-

schriften gesteld (o.a. regels voor route-en baan-gebruik), anderzijds worden doelvoorschriften gesteld (o.a. voor de geluidbelasting in de handhavingspunten).

Gegeven een verkeersvolume, vormt het route- en baangebruik de belangrijkste parameter voor de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving en daarmee voor de geluidbelasting in de handhavingspunten. Route- en baangebruik is het dominante stuurinstrument voor het nakomen van de doelvoorschriften ten aanzien van de geluidbelasting. Tegelijkertijd is het route- en baangebruik onderhevig aan strikte regels (de middelvoorschriften). Daarmee zijn beide elementen van het normenstelsel onderling sterk afhankelijk. De kern van de zaak is dat de middelvoorschriften de ruimte voor de sectorpartijen, waarbinnen zij tot een optimale ontwikkeling van het luchtverkeer kunnen komen, beperken zonder dat dit leidt tot vermindering van hinder.

Alleen de praktijk kan uitwijzen of het binnen deze grenzen wel mogelijk is de in de invoerscenario's beoogde verkeerintensiteiten (uurcapaciteit) veilig af te wikkelen. Het is daarom maar de vraag of de door de luchtvaartsector beoogde capaciteit kan worden gehaald om daarmee de door de Wet nagestreefde mainportdoelstelling invulling te geven. Immers, om mainport te blijven moet de luchthaven binnen de gegeven grenzen kunnen groeien.

#### **artikel 3.1.4 notoire overtreders**

Artikel 3.1.4 regelt dat de exploitant van de luchthaven zorg draagt voor de beschikbaarstelling van het banenstelsel voor luchthavenluchtverkeer. De exploitant kan de beschikbaarstelling beperken indien dit noodzakelijk is voor het uitvoeren van werkzaamheden aan of in verband met het banenstelsel.

Uit de toelichting van het LVB (pagina 49) blijkt dat dit artikel ertoe leidt, dat de exploitant van de luchthaven ervoor moet zorgen dat luchthavenluchtverkeer altijd op de luchthaven zou moeten kunnen landen. Het artikel belemmert niet dat de exploitant bepaald luchthavenluchtverkeer de toegang tot de luchthaven kan ontzeggen op basis van zijn bevoegdheden of verplichtingen als exploitant, voor zover dit in overeenstemming is met de luchtvaartwetgeving.

In de huidige praktijk blijkt dat er bij herhaling sprake is van luchtvaartmaatschappijen die bewust gebruik maken van het banenstelsel voor starts in de nacht, zonder dat zij daartoe over de vereiste slots beschikken, de zogenaamde 'notoire overtreders'. Met deze gebruikers kan redelijkerwijs in de planning geen rekening worden gehouden. De gevolgen voor de totale geluidruimte zijn groot vanwege de hogere straffactor in de nacht. De invloed van een (of meerdere) notoire overtreder(s) op het totale geluidbudget is derhalve onevenredig groot en ongewenst.

KLM meent dat op basis van het nieuwe normenstelsel in de Wet of het LVB een oplossing moet worden gevonden voor deze 'notoire overtreders' nu uit de huidige praktijk blijkt, dat de exploitant van de luchthaven hiertoe niet over de meest adequate instrumenten beschikt. Daarnaast moeten luchtvaartmaatschappijen die conform de door hun aangegeven planning met de daarvoor verkregen slots vliegen, ongestoord hun operatie kunnen blijven uitvoeren, ongeacht het gedrag van andere maatschappijen. Immers, de "goeden" mogen niet onder de "kwaden" lijden en verdienen de bescherming van de Wet. De verwijzing naar de wettelijke zorgplicht van artikel 8.18 van de Wet betekent een ontkenning van dit probleem. Juist de notoire overtreders zullen zich weinig gelegen laten liggen aan deze zorgplicht. KLM is daarom dan ook van oordeel dat ten behoeve van daadwerkelijke effectieve handhaving van de geluidsnormen een publiekrechtelijke regeling op grond waarvan de Handhavingdienst Luchtvaart notoire overtreders kan aanpakken niet kan worden gemist. Nu de (besluit)wetgever heeft gekozen om de verantwoordelijkheid hiervoor bij exploitant van de luchthaven te leggen, meent KLM dat — als noodzakelijk complement op bestaande privaatrechtelijk bevoegdheden van de exploitant en ter ondersteuning van de in artikel 8.18 van de Wet neergelegde zorgplicht- het LVB als volgt zou moeten worden gewijzigd. In artikel 3.1.4 zou moeten worden opgenomen dat de exploitant van de luchthaven de beschikbaarstelling

van het in het LIB beschreven banenstelsel voor het luchthavenluchtverkeer ook kan beperken voor specifieke luchtvaartmaatschappijen indien daartoe aanleiding bestaat vanwege het ontbreken van de vereiste toegewezen slots. Aldus is er tenminste een publiekrechtelijke titel voor het optreden door de exploitant tegenover notoire overtreders, hetgeen naast eventuele privaatrechtelijke bevoegdheden, onontbeerlijk lijkt juist mede als preventief instrument ter bescherming van de belangen van de omgeving. Men moet echter onder ogen zien, dat de exploitant altijd een afweging zal maken tussen zijn eigen commercieel belang en het publieke belang.

De wens van KLM om tot een sluitende publiekrechtelijke regeling te komen, sluit overigens aan bij het voorstel van de Europese Commissie van 22 juni 2001 (PbEG C 270 E/140) strekkende tot wijziging van Verordening (EEG)nr. 95/93 (slotcoördinatie). De Commissie stelt daarin onder meer voor (nieuw artikel 14 'Handhaving'):

- (i) de slotcoördinator de mogelijkheid te geven tot intrekking van slots van 'notoire overtreders' over te gaan,
- (ii) de luchtverkeersleiding te verplichten een vluchtplan te verwerpen als daarvoor geen slot is toegewezen en
- (iii) de lidstaten te verplichten maatregelen in te voeren waarbij boetes en/of dwangsommen kunnen worden opgelegd om opzettelijk misbruik van slots te ontmoedigen.

#### **Hoofdstuk 4 De grenswaarden**

##### *algemeen: scenariogevoeligheid*

De luchtvaartsector heeft ten behoeve van de berekeningen in het MER, scenario's aangeleverd voor 2005 en 2010. Beide scenario's zijn door het NLR bijgesteld, zodat zij passen binnen de PKB normen van 10.000 woningen binnen 35 Ke. Bij vergelijking van deze scenario's kunnen twee belangrijke zaken worden geconstateerd. Ten eerste blijken de grenswaarden van de twee scenario's op een aantal plaatsen aanmerkelijk te verschillen met als gevolg dat als alleen de grenswaarden voor 2010 worden vastgesteld er aanzienlijke overschrijdingen zouden kunnen optreden in 2005 en andersom. Ten tweede blijkt dat de ruimte in de nachtnorm (LAeq 10.100 woningen) in beide scenario's ruim wordt onderschreden.

Hét spreekt dat de ontwikkeling van de luchtvaart tot 2010 met onzekerheden is omgeven en dat de feitelijke ontwikkeling, door oorzaken waar de Nederlandse overheid en de Nederlandse luchtvaartsector nauwelijks invloed ophebben, anders kunnen (en zullen) zijn dan deze scenario's aangeven. De gevolgen van de gebeurtenissen van 11 september 2001 zijn daarvan een duidelijke illustratie.

KLM zou in het MER en het LVB expliciet willen zien dat bij de bepaling van grenswaarden rekening wordt gehouden met deze gevoeligheid. Het moge duidelijk zijn dat het KLM niet om meer maar ook niet om minder ruimte gaat dan de PKB toelaat.



Voorts zou men niet voorbij mogen gaan aan hetgeen de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (Commissie Berkhout) heeft gesignaleerd. De Commissie stelt (terecht) in haar tweede deeladvies dat "in het licht van de bepaling van doelmatige grenswaarden, een variatie op de invoergegevens meegenomen moet worden. Dit zou onderdeel dienen te zijn van de MER procedure." De scenariogevoeligheid geldt echter niet alleen voor geluid, maar ook voor de uitstoot van stoffen.

Voor geluid is het gehanteerde scenario met name bepalend voor de keuze van de ligging van handhavingspunten, de vaststelling van de bijbehorende grenswaarden in de handhavingspunten en de grenswaarde voor het TVG. Bij een van het scenario afwijkende ontwikkeling van het luchtverkeer zal een kleinere geluidruimte' kunnen worden benut dan de op grond van de PKB criteria gegeven 'geluidruimte'. Dit betreft zowel de ruimte binnen het TVG als de ruimte binnen de handhavingspunten.

Bij de vaststelling van de grenswaarden voor emissies is geen rekening gehouden met een qua vlootsamenstelling van de scenario's afwijkende ontwikkeling<sup>10)</sup>. Temporisering van vlootmodernisering als gevolg van de ontwikkelingen in 2001 levert een groot risico, dat vanaf het moment van inwerkingtreding van het nieuwe stelsel, geen enkele groei meer mogelijk is. De PKB daarentegen biedt bij overschrijding voor één stof

10) KLM wijst er, wellicht ten overvloede, op de vele factoren die van invloed zijn van de samenstelling van de vloot op Schiphol, waaronder het commercieel beleid van de luchthavenexploitant.

de mogelijkheid van compensatie als er voor andere stoffen sprake is van een duidelijke onderschrijding. Het vaststellen van grenswaarden op basis van één uniek verkeersscenario kan voor de sector tot gevolg hebben dat de in de PKB gegeven milieuruimte slechts ten dele kan worden benut, hetgeen niet de bedoeling is van de wetgever.

Na verluidt zal er in 2005 een eerste evaluatie en herijking van het normenstelsel plaatsvinden waarbij het er om gaat, vast te stellen of er aanleiding is tot aanpassing van de normen. KLM meent dat het aanbeveling verdient dat in de nota van toelichting van het LVB wordt toegelicht dat zulks zal geschieden, onder meer vanwege de scenariogevoeligheid. Voorts stelt KLM het op prijs dat deze problematiek nogmaals wordt getoetst met de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid.

#### **Artikel 4.1.1 grenswaarden voor het externe-veiligheidsrisico**

Op het gebied van de externe veiligheid wordt het uitgangspunt van de gelijkwaardige omzetting van de normen uit de PKB geweld aangedaan. Voor wat betreft het individuele risico geeft de MER immers aan, dat het nieuwe stelsel strengere normen bevat, hetgeen resulteert in gelijke of grotere gebieden met gebruiksbepalingen. Bovendien gaat het nieuwe stelsel uit van een grenswaarde voor het externe veiligheidsrisico gebaseerd op het totale risicogewicht. Dit

totale risicogewicht is mede een product van het aantal vliegtuigbewegingen in een jaar. Hiermee wordt een nieuwe factor geïntroduceerd die een beperkende invloed zal hebben op de groeimogelijkheden van de luchtvaartsector, aangezien de PKB uitging van regulering op het gebied van de ruimtelijke ordening en geen clausules bevatte inzake aantallen vliegtuigbewegingen hetgeen resulteerde in flexibele sloopzones met een vijfjaarlijkse evaluatie.

#### **Artikel 4.2.1 grenswaarden voor de geluidbelasting**

##### *grenswaarde TVG*

De systematiek voor het vaststellen van de grenswaarde voor het TVG levert volgens KLM per definitie een begrenzing op die niet past binnen de dubbeldoelstelling. In het MER is gekozen voor één scenario, namelijk dat van 2005.

Zoals hierboven vermeld heeft de luchtvaartsector scenario's aangeleverd die door het NLR zijn bijgesteld, zodat zij passen binnen de PKB normen. De TVG grenswaarden geluid in het LVB dienen de ontwikkeling van een groei van het verkeer tot 2010 mogelijk te maken, zolang dit binnen de PKB normen mogelijk is.

Ten behoeve van het MER is door de (besluit)wetgever gekozen voor een omzettingsprocedure die een vormafhankelijkheid (afhankelijkheid van de verdeling van de geluidbelasting) blijkt te hebben. Het gevolg

hiervan is dat de mainport Schiphol door bijstelling van operationele uitgangspunten, ten onrechte ruimte dreigt te verliezen als gevolg van een eenmalige vormafhankelijkheid in de omzettingsprocedure.

De sector achtte het zuiver om voor de eerste gebruiksjaren van het nieuwe stelsel het scenario 2005 te hanteren. Op basis van nieuwe inzichten zou het voor de sector mogelijk moeten zijn om op termijn bijvoorbeeld de windcriteria (van 20/7 naar 25/7) en de baanpreferenties te herzien, mits passend binnen de PKB normen. Hiervoor zou een specifiek scenario 2010 dienen te worden gebruikt. Een dergelijk specifiek scenario is door de sector in samenwerking met het NLR gemaakt. Hoewel dit specifieke scenario 2010 leidt tot andere grenswaarden voor het TVG en de handhavingspunten, tonen de berekeningen aan dat dit scenario volledig voor het etmaal en de nacht binnen de PKB normen past en geen bijstelling behoeft als gevolg van vormproblemen.

Als het niet meer mogelijk zou zijn het hierboven bedoelde specifieke scenario ten behoeve van de vaststelling van grenswaarden in de handhavingspunten en de waarde voor het TVG te hanteren, dan zou ten behoeve van de geplande herijking in 2005 zowel voor de TVG grenswaarde als voor de grenswaarden in de handhavingspunten, de "gouden" standaard van de PKB moeten worden toegepast. Op deze wijze blijven de uitgangspunten van de PKB de waarborg voor een

gelijkwaardige omzetting van het oude naar het nieuwe stelsel. In 2005 zou dan op basis van de meest actuele inzichten en ontwikkelingen een (of meerdere) scenario ('s) voor 2010 worden opgesteld en op basis daarvan kunnen worden gezien of er aanleiding is om de grenswaarden bij te stellen.

#### *afronding grenswaarden*

De grenswaarden voor de geluidbelasting worden tot twee decimalen achter de komma gegeven. Dit betekent dat van een overschrijding van een grenswaarde al sprake is bij een verschil van één honderdste decibel. Nog afgezien van de relevantie daarvan in termen van ondervonden hinder, blijkt dat er aanwijzingen zijn dat de nauwkeurigheid bij toepassing van het rekenvoorschrift door verschillende instituten niet groter is dan ca. 0,05 dB.

Hiermee dient rekening te worden gehouden bij de afronding van de grenswaarden in het LVB.

#### *aantal gehinderde woningen tussen 23.00 – 06.00*

Het MER geeft in tabel 5 op pagina 26 aan dat bij een "2005 scenario passend in de nacht" sprake is 6900 woningen binnen de 26 dB(A) contour. Dit aantal komt niet overeen met de uitkomst van dezelfde berekening met dezelfde invoerset die door de sector is gedaan. Die berekening resulteert namelijk in 7400 woningen. In overleg met de andere sectorpartijen is te kennen gegeven dat er, ondanks het uitgangspunt van een gelijkwaardige omzetting, de bereidheid is om de

nieuwe norm voor de nachtperiode (23.00-07.00 uur) mede te baseren op geluidhinder voor de periode 23.00-06.00 uur die overeenkomt met 7.400 gehinderde woningen. KLM verzoekt om nadere informatie en om een verklaring van het verschil.

#### *nieuwe grenswaarde ten gevolge van meteorologische omstandigheden*

Lid 4 van de artikelen 4.2.1. en 4.2.2 biedt een voorziening voor buitengewone weersomstandigheden. Hierin wordt gesteld dat: "Indien de geluidbelasting in een punt meer bedraagt dan de in het derde lid bedoelde waarde, wordt een nieuwe waarde berekend op basis van de meteorologische omstandigheden zoals die zich in het gebruiksjaar hebben voorgedaan. In dat geval treedt voor de in het derde lid bedoelde waarde in de plaats de laagste van de volgende waarden:

- A. de berekende nieuwe waarde;
- B. de waarde die bij het punt in bijlage 2 bij dit besluit tussen haken is vermeld."

De waarde bedoeld in lid 3 is de grenswaarde in een handhavingpunt. De waarde onder b is de grenswaarde + 1 dB(A). Dit betekent dat de grenswaarde niet meer dan 1 dB(A) overschreden mag worden als gevolg van "extreem weer. Zou een grotere overschrijding optreden als gevolg van "extreem weer dan wordt dit, blijkens het betreffende artikel, ondanks alles toch de luchtvaartsector aangerekend. Naar het oordeel van KLM behoeft dit aspect dan ook aanpassing.

KLM waardeert dat hiermee op indirecte wijze een overmachtsituatie vanwege het weer wordt erkend, maar is van mening dat dergelijke situaties per definitie niet kunnen worden begrensd. Overmacht vanwege weersomstandigheden is niet iets wat vooraf te regelen is.

Wil de (besluit)wetgever desondanks toch een regeling treffen die de overmachtsituatie vooraf "begrenst", dan pleit KLM voor een eenvoudige en voor een ieder begrijpelijke methodiek. De huidige methodiek is nodeloos gecompliceerd en voor omwonenden niet eenvoudig te begrijpen. Bovendien vereist dit additionele berekeningen in ieder gebruiksjaar.

Complicaties kunnen eenvoudig worden vermeden door als grenswaarden vast te stellen de (inclusief meteotoeslag) berekende waarden voor geluidbelasting, vermeerderd met een nader vast te stellen meteomarge. Om te voorkomen dat dit wordt uitgelegd als normverruiming, kan in de toelichting worden opgenomen dat die meteomarge onmogelijk kan worden gebruikt voor meer verkeersvolume. De grenswaarde van het TVG laat dit immers niet toe.

*nota van toelichting 6.2. en handhaving van het buitengebied*

Zoals ook in het MER<sup>11)</sup> en LVB is aangegeven, bewerkstelligen de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten, de grenswaarde voor het totale

volume van de geluidbelasting en de regels voor het gebruik van het luchtruim in hun onderling verband dat in beginsel in de woongebieden buiten de 58 dB(A) Lden-contour geen geluidbelasting optreedt groter dan 58 dB(A) Lden.

Zowel het MER als LVB geven aan dat op basis van één simulatie met een fors andere verdeling van het luchtverkeer dan is aangenomen in het scenario dat als grondslag diende voor de bepaling van de grenswaarden, één geval is gevonden waarbij de belasting hoger was dan 58 dB(A). "De waarde bedroeg daar 58,2 dB(A)." De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft naar aanleiding van een simulatie de Tweede Kamer toegezegd, dat vanaf de inwerkingtreding van het nieuwe stelsel monitoring van de geluidsbelasting in de woongebieden tussen de 35 Ke-contour en de 20 Ke-contour plaats zal vinden. "Dit zal leiden tot een uitbreiding van het handhavingstelsel voor het buitengebied vanaf 2005".

Het bevreemdt KLM dat vooruitlopend op onderzoek naar de noodzaak van bewaking van de geluidbelasting in het buitengebied, al besloten is in 2005 over te gaan tot het onderbrengen van deze vorm van monitoring en/of bewaking in het handhavingstelsel. Hiermee wordt vooruitgelopen op de gang van zaken. Immers, zou uit de monitoring blijken dat er in het geheel geen problemen zijn te verwachten, hetgeen niet onwaarschijnlijk is gelet op de uitkomsten van het betreffende

NLR-onderzoek, dan wordt toch al toegezegd dit in het handhavingstelsel onder te brengen terwijl daar dan de noodzaak toe ontbreekt. Uit onderzoek is overigens gebleken dat de effectiviteit van stuurparameters in het buitengebied (20 Ke) afneemt en dat tegelijkertijd de gevoeligheid voor variaties zeer groot is.

De resultaten van het NLR onderzoek zijn vastgelegd in het rapport NLR-CR-2001 -373, "Resultaten onderzoek beschermende werking van het huidige en het nieuwe geluidstelsel Schiphol". In de samenvatting wordt hierin het volgende gemeld: 'Voor de nieuwe systematiek wordt in één simulatie een geluidsbelastingswaarde hoger dan 58 dB(A) Lden (0,2 dB(A)) geconstateerd in woongebieden tussen de 53 en 58 dB(A) referentiecontour. Dit is geconstateerd middels een detailanalyse (lokale volumeschaling) van de simulatie, waarbij de vliegpadspreidingsgebieden van enkele routes zijn verschoven binnen de wettelijke luchtverkeerswegen. Deze verschuiving van de vliegpadspreiding kan als fors worden gekarakteriseerd, maar wordt niet als onmogelijk beschouwd. Voor de huidige systematiek zijn geen woongebieden gevonden in het buitengebied waar een hogere geluidbelastingswaarde voorkwam dan 58 dB(A) Lden'.

Het rapport meldt verder dat 'de variaties die zijn bestudeerd bij de simulatieberekeningen groter zijn dan de werkelijke variaties in de periode 1997 tot en met 2000'. Bovendien wordt gemeld dat 'het maximaal

geconstateerde verschil is terug te voeren op het feit dat het aantal "controlepunten" in de huidige systematiek (35 Ke zonepunten) hoger is dan in de nieuwe systematiek (handhavingpunten)'.

KLM is van mening dat het operationeel zeer onwaarschijnlijk, zo niet onmogelijk is om in de praktijk conform de uitgevoerde theoretische simulatie te vliegen. Deze theoretische situatie kan in de praktijk gewoon niet voorkomen.

Op basis van bovenstaande blijkt dat er geen feitelijke reden is voor bezorgdheid van overschrijding in het buitengebied. Het ligt niet in de rede dat één theoretische simulatie aanleiding geeft tot uitbreiding van het handhavingstelsel tot het buitengebied vanaf het jaar 2005.

Het gaat thans om een gelijkwaardige omzetting van het huidige naar het nieuwe stelsel. Het huidige stelsel biedt met grenswaarden in handhavingpunten, een maximaal toelaatbaar totaal geluidsvolume en een strikt route- en baangebruik een compleet stelsel dat naar oordeel van KLM voor wat betreft dit onderdeel strenger is dan de PKB en biedt daarmee voldoende waarborg dat in het <35 Ke gebied geen hogere geluidsbelasting optreedt dan 35 Ke. Iedere extra aanscherping belemmert de normale operatie en de beschikbare gebruiksruimte, zonder dat daar een reden voor is.

### Artikel 4.3.1 algemeen

De voorgestelde aanscherping van de grenswaarden voor de stoffen CO en Vos is gebaseerd op aannames voor 2003 en vereist vanaf het derde gebruiksjaar, dus op een termijn van ca. 2,5 jaar de inzet van een aanzienlijk schonere vloot. In de toelichting van het besluit wordt gesteld dat wanneer het niet gelukt om emissiereducerende voorzieningen te treffen, bij een overigens gelijkblijvende vlootsamenstelling het aantal vliegtuigbewegingen moet worden bevroren.

Indien de vlootmodernisering niet volledig of later wordt gerealiseerd (in afwijking van een scenario), zal het verkeer op de luchthaven Schiphol echter door deze aanscherping van de grenswaarden niet 'slechts' moeten worden bevroren, maar op grond van het derde lid van artikel 4.3.1. aanzienlijk moeten worden gereduceerd ten opzichte van het voorgaande -jaar, althans zo begrijpt KLM het derde lid. Het zou er toe kunnen leiden dat alle luchtvaartmaatschappijen<sup>12)</sup> worden getroffen, ook diegenen die wel hoge investeringen hebben gedaan in modernisering van hun vloot. KLM heeft behoefte aan nadere uitleg van dit derde lid nu tekst en toelichting niet met elkaar in overeenstemming lijken te zijn.

KLM vraagt zich af of de (besluit)wetgever zich deze mogelijke ernstige consequentie van de voorgestelde grenswaarden heeft gerealiseerd. De voorgestelde systematiek ten aanzien van de uitstoot van stoffen

betekent, dat de luchtvaartsector wordt afgerekend op het overschrijden van de grenswaarde voor één enkele stof, hoe gering ook, met een moratorium op verdere groei. Hiertegenover staat geen enkel krediet als zij beter presteert op de uitstoot van de overige stoffen.

#### *de uitstoot van SO<sub>2</sub>*

De tabel van artikel 4.3.1. betreft een stringent emissieplafond voor de uitstoot van SO<sub>2</sub>. De uitstoot van SO<sub>2</sub> is rechtstreeks gerelateerd aan het zwavelgehalte van vliegtuigbrandstof.

In het MER wordt in 3.3.2 betreffende de emissiereducerende voorzieningen ingegaan op het gebruik van zwavelarme kerosine. Het MER geeft echter (terecht) aan dat het gaat om een "theoretische" reductie, omdat de aanname omtrent het zwavelgehalte in kerosine meer in overeenstemming met de praktijk is gebracht en bij de berekening van emissies in het verleden met een te hoge zwavelgehalte is gerekend.

Over het zwavelgehalte van op Schiphol getankte brandstof zijn gegevens bekend die erop wijzen, dat het gemiddelde zwavelgehalte in de orde van grootte van 0,2 gram per kilogram brandstof bedraagt. Het zwavelgehalte is mede afhankelijk van de bij het raffinageproces verwerkte aardolie. De variaties per afgeleverde lading brandstof en tussen de leveranciers zijn aanzienlijk. Niettemin is door ONL bij de vaststelling van de grenswaarde voor het eerste en tweede

12) Let wel, het gaat hier wel om alle luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven Schiphol gebruik maken, dus ook de buitenlandse maatschappijen.

gebruiksjaar met een zwavelgehalte van 0,2 gram per kilogram brandstof gerekend.

De luchtvaartsector heeft bovenbedoeld cijfermateriaal, dat inzicht geeft in gemiddelden van zwavelconcentraties in batches kerosine, ten behoeve van emissieberekeningen beschikbaar gesteld. Het cijfermateriaal is echter niet geschikt en ook nooit bedoeld geweest als basis voor het stellen van een norm.

Voor de samenstelling van kerosine (Jet A-1) is thans een internationale norm vastgesteld van o.a. een maximum zwavelgehalte van 3g/kg. Deze is gebaseerd op een specificatie van de motorfabrikanten. Een motortype wordt namelijk in combinatie met een vliegtuigtype gecertificeerd op toegestane operatie met brandstof die aan deze specificatie voldoet. Een specificatie bestaat uit een 20-tal exact gedefinieerde parameters, inclusief testmethodieken en is mede gezien het internationale karakter, niet eenvoudig te wijzigen.

Het stringente plafond voor SO<sub>2</sub> in het ontwerp LVB betekent dat extra eisen worden gesteld aan de kwaliteit van kerosine op de luchthaven. De verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van kerosine ligt volgens KLM primair bij de oliemaatschappijen. De luchtvaartsector heeft nauwelijks invloed op de samenstelling van kerosine, zonder dat dit zeer nadelige financiële consequenties meebrengt.

KLM komt tot de volgende conclusies. De nauwkeurigheid van de voorgestelde normstelling, maar ook de haalbaarheid is zeer twijfelachtig. Een grenswaarde met dergelijke consequenties kan niet alleen op basis van gemiddelden worden vastgesteld en vereist in ieder geval een internationale aanpak.

Aan de door de voorgestelde halvering van de SO<sub>2</sub> grenswaarde vanaf het derde gebruiksjaar (dus op een termijn van ca. 2,5 jaar) vereiste halvering van het zwavelgehalte van vliegtuigbrandstof kan, mede gelet op het gehele logistieke proces van brandstofleverantie, onmogelijk worden voldaan. Deze aanscherping zal er toe leiden dat op grond van het derde lid van artikel 4.3.1, zoals KLM dat nu interpreteert, het aantal vliegtuigbewegingen in het derde gebruiksjaar zou moeten worden gehalveerd ten opzichte van het tweede gebruiksjaar. Dit kan redelijkerwijs niet worden gevergd.

KLM is van oordeel dat bij het vaststellen van de grenswaarde zou moeten worden uitgegaan van een meer realistisch zwavelgehalte per kilogram brandstof en dat niet overgegaan wordt tot verlaging van de grenswaarde dan nadat over verlaging van het zwavelgehalte van vliegtuigbrandstof op tenminste Europees niveau is besloten. KLM refereert hier tevens aan de brief die de VNPI (Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie) hierover in januari 2002 heeft gestuurd naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

In ieder geval mag duidelijk zijn dat ook de emissie-normen na een evaluatie in 2005 om herijking vragen. KLM vraagt daarbij expliciet aandacht te besteden aan de onvolkomenheden van de rekenmethodiek zoals opgenomen in artikel 4.3.2 van het luchthavenverkeersbesluit (TNO-MEP R2000/496).

### III. Het luchthavenindelingsbesluit

Het LIB bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die nodig zijn om de uitvoering van het ruimtelijk beleid ten aanzien van de luchthaven te verzekeren.

Het publieke belang van instandhouding van de mainportfunctie en het belang van de gebruikers van de luchthaven maken een goede regeling omtrent de bestemming en het gebruik van — de schaarse grond op - de luchthaven noodzakelijk. KLM vraagt hierbij specifiek aandacht voor het belang bij:

- a. Een ongestoorde en onbelemmerde operatie, dat wil zeggen, een veilig en efficiënt verloop van luchtvaartprocessen op de luchthaven gericht op een hoge kwaliteit voor passagiers en vracht(verladers):
- b. De externe bereikbaarheid van de luchthaven.

In de huidige wet- en regelgeving (de PKB Schiphol en omgeving, de Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol en het Streekplan Haarlemmermeer/Schiphol) worden deze twee belangen voor een groot deel onderkend. Deze wet- en regelgeving wordt gekenmerkt door een

restrictief gebruik van de luchthaven, gericht op luchtvaart. De vigerende bestemmingsplannen missen echter de noodzakelijke uitwerking, zodat de uitvoering van het ruimtelijk beleid op dit moment onvoldoende bescherming biedt voor luchtvaartmaatschappijen.

KLM constateert dat het gebruik van het luchthavengebied in toenemende mate lijkt te worden bepaald door (bedrijfs)activiteiten en daarvoor vereiste investeringen die niet rechtstreeks samenhangen met, of ten dienste staan van de activiteiten ten behoeve van de afwikkeling van het luchtverkeer. Hiertegen bestaan serieuze bezwaren.

Het uitgangspunt van de Wet is dat het luchthavengebied bestemd is te worden gebruikt als luchthaven zoals gedefinieerd in artikel 8.1. onder a. Dat wil zeggen: er zal steeds sprake moeten zijn van een voldoende samenhang van de activiteit of voorziening met de afwikkeling van het luchtverkeer. De bescherming zoals geboden door de huidige regels lijkt hiermee gewaarborgd.

De praktijk geeft echter aan dat een verdergaande regeling op rijksniveau (in het LIB) noodzakelijk is teneinde potentiële conflicten tussen de aanwending van de luchthaven voor — kort gezegd — “luchtvaartdoeleinden” en de (verdere) aanwending van de luchthaven door de exploitant van de luchthaven als “bedrijventerrein te voorkomen.



Verdergaand gebruik van de luchthaven dan volgens de strikte bestemming van art 8.1. heeft namelijk de onderstaande ongewenste gevolgen voor de luchtvaartoperatie op Schiphol.

1. Het weglekken van passagiers- en vrachtmarkten naar omringende buitenlandse luchthavens ten gevolge van achteruitgang in de bereikbaarheid van Schiphol.
2. Kwaliteitsverlies voor passagiers- en vrachtstromen door dislocatie van voorzieningen en toenemende congestie op de luchthaven.
3. Niet marktconforme verhoging van de kosten voor de luchtvaartoperaties ten gevolge van belemmeringen en dislocatie van voorzieningen ten behoeve van primaire- en ondersteunende luchtvaartprocessen.
4. Verhoging van huurprijzen voor grond en gebouwen op de luchthaven ten laste van de luchtvaart. Het risico bestaat dat de bereidheid van (sommige) niet luchtvaart- of luchthavengebonden bedrijven om een hoge locatiepremie te betalen leidt tot beperking of verdringing van luchtvaartfuncties naar de 'periferie' van de luchthaven, dan wel tot een belangrijk hoger huurprijsniveau voor grond en voorzieningen ten behoeve van de luchtvaartfuncties.

Een regeling op rijksniveau dient daarom specifieke invulling te geven aan artikel 8.1. van het wetsvoorstel. Zo zou het LIB uit moeten gaan van een ruimtelijke driedeling die thans op het luchtvaartterrein gebruikelijk is en waarbij onderscheid wordt gemaakt in de bestemmingen: "luchtzijde", "overslaglijn" en landzijde".

In het LIB zou bijvoorbeeld de volgende omschrijving voor doeleinden van de gronden in het luchthavengebied kunnen worden opgenomen.

Doeleinden omschrijving gronden luchthavengebied:

1. *Luchtzijde*: Gronden voor de volgende doeleinden: starten, landen, taxiën en parkeren van vliegtuigen, technische installaties en -voorzieningen voor het landen en opstijgen van vliegtuigen, gebouwen met strikt luchtvaartgebonden voorzieningen.
2. *Overslaglijn*: Gronden voor de volgende doeleinden: overslag van passagiers, vracht, vliegtuigbemanningen, catering, vliegtuigbrandstoffen en overige activiteiten direct verbonden met het vlucht- en vlieggereedmaken van vliegtuigen.
3. *Landzijde*: Gronden voor de volgende doeleinden: ondersteunende bedrijfsmatige luchtvaartactiviteiten, infrastructuur voor het aansluitend grondtransport op de luchthaven.

Bestemmingen-clusters:

1. *Technisch areaal, Schiphol Oost*; gebied bestemd voor: Inspectie, reparatie, onderhoud van vliegtuigen en van vliegtuigcomponenten.
2. *Vracht areaal, Schiphol-Centrum, Schiphol-Zuid en Schiphol Zuid-Oost*; gebied bestemd voor: Platformgebonden afhandeling van goederenstromen.
3. *Catering areaal, Schiphol-Noord*; gebied bestemd voor: Opslag, verwerking en levering van goederen t.b.v. de catering van vliegtuigen.

**Reactie van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) op de ontwerpbesluiten die op 23 januari 2002 ter inzage zijn gelegd, ter uitvoering van het bepaalde in de Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol TK 27603 (Wet luchtvaart), te weten het luchthavenverkeerbesluit, het luchthavenindelingbesluit en de Milieueffectrapportage 'Schiphol 2003'.**

22 februari 2002

Allereerst wil LVNL benadrukken dat zij de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het wetsvoorstel en de verdere uitwerking daarvan in de ontwerpbesluiten, onderschrijft. Met name het streven naar helderheid in de rolverdeling tussen overheid en luchtvaartsector (luchtvaartmaatschappijen, luchthavenexploitant en luchtverkeersleiding), teneinde te komen tot een verbetering van de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid, vormt hierin een wezenlijk element.

LVNL onderschrijft verder uw constatering dat "het primaat bij de afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer ligt bij de veiligheid". Hiermee wordt duidelijkheid verschaft over de wijze waarop de verschillende belangen die bij de afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer een rol spelen, te weten:

- de veiligheid;
  - het beperken van de milieubelasting;
  - en de doelmatige afwikkeling;
- ten opzichte van elkaar moeten worden afgewogen.

Onze reactie bestaat uit drie delen. Het eerste deel bevat onze algemene opmerkingen over de ter inzage liggende milieueffectrapportage en ontwerpbesluiten. In het tweede deel gaan wij, artikelsgewijs, nader in op de door ons gesignaleerde knelpunten waarvoor wij uw aandacht willen vragen. Tenslotte zijn in de technische bijlage onze opmerkingen over de bij de MER gehanteerde rekenmethoden, op grond waarvan de grenswaarden mede tot stand zijn gekomen, opgenomen.

## 1 Algemeen

### *Flexibiliteit binnen harde grenzen*

LVNL hecht grote waarde aan het gegeven dat het nieuwe normenstelsel binnen de grenzen van milieu- en veiligheidseisen een voldoende mate van flexibiliteit kent. Daarbij wordt uitdrukkelijk niet bedoeld op de hardheid van de grenzen, maar op de mogelijkheid aanpassingen in de technische uitwerking van het normenstelsel te kunnen doorvoeren.

LVNL deelt dan ook uw mening dat, zoals ook in uw memorie van antwoord opgenomen (TK 27603), vermeden moet worden dat versterkte regelgeving tot stand wordt gebracht. Immers, pas na een zekere

periode kan worden geconstateerd of het nieuwe normenstelsel in technische zin is gestabiliseerd en kan worden aangegeven welke elementen hieruit eventueel aanpassing zouden behoeven, teneinde een goede werking van het normenstelsel te verzekeren. LVNL gaat er vanuit dat, indien de ervaringen daartoe nopen, van deze mogelijkheid gebruik zal worden gemaakt. Een eerste herijking is momenteel voorzien in 2005.

### *Middel- en doelvoorschriften*

Met de totstandkoming van de ontwerpbesluiten is nu concreet invulling gegeven aan het nieuwe normenstelsel voor Schiphol zoals voorgesteld in het wetsvoorstel wijziging Wet luchtvaart. Het normenstelsel richt zich langs twee lijnen tot de luchtvaartsectorpartijen. Enerzijds worden middelvoorschriften gesteld (o.a. regels voor route- en baangebruik), anderzijds worden doelvoorschriften gesteld (o.a. voor de geluidbelasting in handhavingspunten). LVNL wordt in de ontwerpbesluiten geadresseerd voor beide onderdelen; enerzijds door de aan de afwikkeling van het luchtverkeer gestelde regels, anderzijds vanwege de zorgplicht op grond waarvan sectorpartijen de gezamenlijke verantwoordelijkheid dragen voor het bewaken van de opgelegde grenswaarden.

Gegeven een verkeersvolume, vormt het route- en baangebruik de belangrijkste stuurparameter voor de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving en

daarmee voor de geluidbelasting in de handhavingspunten. Route- en baangebruik is het dominante stuurinstrument voor het nakomen van de doelvoorschriften aanzien van de geluidbelasting. Tegelijkertijd is het route- en baangebruik onderhevig aan strikte regels (de middelvoorschriften). Daarmee zijn de beide elementen van het normenstelsel onderling sterk afhankelijk geworden. In de kern van de zaak beperken de middelvoorschriften de ruimte voor de sectorpartijen waarbinnen zij tot een optimale afwikkeling van het luchtverkeer kunnen komen. Pas in de praktijk zal blijken of hierdoor de ruimte voor de luchtvaartsector niet dusdanig wordt ingeperkt dat de beide voorschriften strijdig met elkaar zijn geworden.

In dit verband willen wij benadrukken er bij de totstandkoming van de regels voor route- en baangebruik, dat in goed overleg met ons is geschiedt, steeds op te hebben gewezen dat alleen in de praktijk bewezen kan worden of het binnen deze grenzen en regels wel mogelijk is de in de invoerscenario's beoogde verkeersintensiteiten (uurcapaciteit) veilig af te wikkelen in de TMA (Terminal Manoeuvring Area). Hierin schuilt een risico voor de marktambities van de sector en voor de realisatie van de mainportdoelstelling.

Met betrekking tot de participatie van LVNL in de gezamenlijke zorgplicht ten aanzien van de grenswaarden, met name voor geluidbelasting, zij erop

gewezen dat LVNL, gelet op haar bijzondere positie als ZBO en daarmee binnen de invloedssfeer van de minister, het zich niet kan veroorloven medeveroorzaker te worden van overschrijdingen. Volledige uitsluiting van dit risico is slechts mogelijk ten koste van een drastische terugschaling van het jaarvolume verkeer. Dit brengt echter belangrijke consequenties voor de overige sectorpartijen en de mainportfunctie met zich mee.

Overigens zal LVNL zich tot het uiterste inspannen om te komen tot een goede werking van het nieuwe normenstelsel en zal zij haar verantwoordelijkheden daarin nemen.

#### *Handhaving in het buitengebied*

De LVNL is er zich van bewust dat handhaving van de geluidbelasting in het gebied buiten de 35 Ke geen onderdeel vormt van het ontwerp luchthavenverkeersbesluit dat nu voorligt en in die zin ook geen inspraak behoeft. Tegelijkertijd is in de Milieueffectrapportage wel aangekondigd dat er in 2005 sprake zal zijn van handhaving in het gebied tussen de 35 en 20 Ke. In dat verband verwijst de LVNL naar haar brief, d.d. 3 oktober 2001 met kenmerk SAD/2001/2284, aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Hierin wijzen wij op de verregaande consequenties indien op een verkeerde wijze invulling zou worden gegeven aan dit streven. Binnen het 35 Ke gebied is de verdeling van de geluidbelasting in hoge mate gekop-

peld aan het route- en baangebruik en is er dus sprake van een effectieve stuurparameter. In het gebied daarbuiten neemt de effectiviteit van deze stuurparameter, en daarmee de bestuurbaarheid van de geluidbelastingverdeling, om diverse redenen drastisch af. De aankondiging van handhaving in het buitengebied vervult de LVNL, als enig aanwijsbare sturende partij in de verdeling van de geluidbelasting in het buitengebied, dan ook met grote zorg.

#### *Gelijkwaardigheid*

In para 2.3. van de MER wordt op blz. 27, alsook in de lijst "samenvatting", gesteld dat "de regels van het nieuwe stelsel in hoge mate vergelijkbaar zijn met die van het PKB-stelsel". Naar het oordeel van LVNL is dit een onjuiste stelling, want er is sprake van een aanmerkelijke verzwaring van de regels.

De regels voor route- en baangebruik in PKB-stelsel hebben uitsluitend betrekking op het verbod voor de gezagvoerder om af te wijken van opgedragen routes (d.w.z. zich buiten de tolerantiegebieden van die routes te begeven). Het PKB-stelsel stelt geen grenzen aan de door LVNL te verstrekken percentages "afwijkende instructies". Hiervoor is momenteel slechts een voorziening getroffen in een overeenkomst tussen de Minister en LVNL.

In het nieuwe stelsel worden de regels daarmee aanmerkelijk zwaarder. In de eerste plaats worden wettelijke maxima gesteld aan de door LVNL te

verstrekken percentages "afwijkingen", ten tweede wordt dit "afwijken" verzward door de introductie van het begrip luchtverkeerwegen die behalve een horizontale begrenzing tevens een verticale begrenzing kennen (minimum vlieghoogtes), en ten derde worden voorgeschreven naderingsroutes ingevoerd voor de nacht (het PKB-stelsel kent alleen voorgeschreven vertrekroutes).

Naar het oordeel van LVNL wordt met de omschrijving "in hoge mate vergelijkbaar" geen recht gedaan aan de omvang van de doorgevoerde verzwaring van de regels. Er is hier nadrukkelijk sprake van een verandering die aanzienlijk verder gaat dan een gelijkwaardige overgang van PKB naar het nieuwe stelsel. Ook gaat ze verder dan hetgeen ons inziens was beoogd in de nota TNL: "strikte regels voor route en baangebruik". Naar ons oordeel zou hieraan reeds een adequate invulling zijn gegeven met de overgang naar een integrale wettelijke handhaving van vlieger en LVNL. Overigens zijn de verzwarde regels op zichzelf niet in tegenspraak met de in wet gedefinieerde criteria voor een gelijkwaardige overgang.

## 2 Ontwerp Luchthavenverkeerbesluit

Naast bovenstaande algemene beschouwing die veelal op de toekomst zijn gericht, wil LVNL de Minister van Verkeer en Waterstaat attent maken op enkele specifieke aspecten van de voorliggende besluiten. Het betreft hier opmerkingen van specifieke aard over de in de ontwerpbesluiten opgenomen teksten en inter-

pretatie daarvan. Artikelsgewijs worden deze onderstaand nader toegelicht.

#### *Artikel. 3.1.1*

Het nieuwe systeem van luchtverkeerwegen waarbinnen dient te worden gevlogen hangt nauw samen met de door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde Standard Instrument Departure (SID) procedures. Dat wil zeggen als een bepaalde SID wordt gevlogen, dan zou dit met zich mee moeten brengen dat ook binnen de betreffende luchtverkeerweg wordt gevlogen. Als dat niet het geval is, kan ook niet worden voldaan aan artikel 3.1.1.

#### *Artikel 3.1.1, tweede lid*

Artikel 3.1.1 scheidt verwarring in het licht van artikel 5.9, derde lid Wet luchtvaart: "De gezagvoerder komt de door de luchtverkeersleidingsdienst gegeven voorwaarden na. Van de voorwaarden (..) mag slechts worden afgeweken indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken". Artikel 3.1.1, kent met name door het woord "kan" een andere insteek en overigens ook een andere redactie. Beide artikelen moeten echter op elkaar aansluiten. Hetzelfde geldt voor artikel 3.1.2, derde lid en 3.1.5, tweede lid. Een verwoording in lijn met artikel 5.9, derde lid Wet luchtvaart verdient aanbeveling.

#### *Artikel 3.1.2, 3.1.3 en 3.1.5*

Nog daargelaten de vraag in hoeverre alle "afwij-

kingen" in de zin van artikel 3.1.2, 3.1.3 en 3.1.5 moeten worden gemeld, merkt LVNL nu reeds op dat zij zich niet in staat acht om met ingang van het nieuwe stelsel alle "afwijkingen" in de zin van artikel 3.1.2, 3.1.3 en 3.1.5, te melden met oorzaak.

De aard en omvang van de vereiste informatie is zodanig dat ze onmogelijk manueel door de verkeersleider kan worden vastgelegd (anders dan ten koste van diens primaire veiligheidstaak) en een technologische oplossing kan onmogelijk op tijd worden ontwikkeld, gecertificeerd en geïmplementeerd. Overigens is LVNL bekend met het feit dat de wijziging van de Wet luchtvaart en de beide ontwerpbesluiten enkel aangeven dat "afwijkingen" moeten worden gemeld (en niet oorzaken).

Verder merkt LVNL op dat zij, op basis van artikel 8.28 van de wijziging van de Wet luchtvaart in combinatie met de regels als opgenomen in het luchthavenverkeersbesluit, wellicht ook zou moeten voorzien in de levering van gegevens aan de inspecteur-generaal over afwijkingen van de regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken.

LVNL wijst er op dat, noch afgezien van de vraag of LVNL voor levering van deze gegevens wel de aangewezen sectorpartij zou moeten zijn, haar de middelen hiertoe ten ene male ontbreken.

#### *Artikel 3.1.4*

De exploitant draagt zorg voor de beschikbaarstelling

van het (..) banenstelsel. De exploitant kan de beschikbaarstelling beperken indien (..) noodzakelijk is voor het uitvoeren van werkzaamheden aan of in verband met het banenstelsel.

De toelichting geeft, behalve de verwijzing naar de grenswaarden, ook als voorbeeld artikel 3.1.5 aan, hetgeen zou betekenen dat de regels van dit artikel voor LVNL en gezagvoerders, ook op de exploitant van toepassing zijn. De vraag is of dat dan ook geldt ten aanzien van de regels in artikel 3.1.2 en 3.2.3.

Er kan een spanningsveld ontstaan als de exploitant zich beroept op de (ruime) uitleg van artikel 3.1.4 en dus bepaalde banen niet ter beschikking stelt, waardoor in dit geval de luchtverkeersleiding niet kan voldoen aan de regels van artikel 3.1.2 en 3.2.3.

Daarnaast is onduidelijk hoe artikel 3.1.4 zich verhoudt met artikel 8.19 van de (Wijziging)wet Luchtvaart: de exploitant stelt de luchthaven beschikbaar overeenkomstig de regels van het luchthavenverkeerbesluit. De toelichting zou het verschil moeten aangeven.

### 3 Technische Aspecten

#### *Route modellering*

Voor de prognose- en handavingsberekeningen voor de geluidbelasting in de handavingpunten wordt gebruik gemaakt van hetzelfde rekenmodel. Bij prognoseberekeningen wordt een bepaalde spreiding van het verkeer rond de te gebruiken vliegroutes gemodel-

leerd. Het verkeer wordt over de spreidingsband verdeeld volgens een normaalverdeling. Bij handavingsberekeningen wordt gebruik gemaakt van de werkelijk gevlogen routes, vastgesteld met behulp van radargegevens.

Verschillen treden op ten gevolge van het verschil in spreiding rond de routes en ten gevolge van afwijking van de gemodelleerde routes van de werkelijkheid. De ervaring leert dat deze spreidingsproblematiek ook in het verleden heeft geleid tot problemen in de naleving en handhaving van de geluidbelasting. Toepassing van zogenaamde hybride modellering kan een belangrijke bijdrage leveren aan het ondervangen van problemen op dit punt omdat deze wijze van modelleren beter recht doet aan de praktijk.

Nieuwe grenswaarde ten gevolge van meteorologische omstandigheden

Lid 4 van artikel 4.2.1 en 4.2.2 van het LVB stellen dat: "Indien de geluidbelasting in een punt meer bedraagt dan de in het derde lid bedoelde waarde, wordt een nieuwe waarde berekend op basis van de meteorologische omstandigheden zoals die zich in het gebruiksjaar hebben voorgedaan. In dat geval treedt voor de in het derde lid bedoelde waarde in de plaats de laagste van de volgende waarden:

- a. de berekende nieuwe waarde;
- b. de waarde die bij het punt in bijlage 3 bij dit besluit tussen haken is vermeld."

De waarde bedoeld in lid 3 van de betreffende artikelen is de grenswaarde in een handhavingspunt. De waarde onder b is de grenswaarde +1 dB(A). Dit betekent dat de grenswaarde met niet meer dan 1 dB(A) overschreden mag worden als gevolg van "extreem weer". Zou een grotere overschrijding optreden als gevolg van "extreem weer" dan wordt dit, blijkens het betreffende artikel, ondanks alles toch de luchtvaartsector aangerekend. Naar het oordeel van de LVNL behoeft dit aspect om deze reden dan ook aanpassing.

#### *Gebroken gebruiksjaar*

In artikel 5.1. van het LVB is opgenomen welke voorziet in het vaststellen van de grenswaarden bij een gebroken gebruiksjaar. Het is namelijk denkbaar dat het nieuwe stelsel in werking treedt als het gebruiksjaar al is begonnen. Voor de grenswaarden van de geluidbelasting in de handhavingspunten is in de gegeven systematiek geen rekening gehouden met het feit dat de onzekerheid in de grenswaarden toeneemt als de tijdperiode tot het einde van het gebruiksjaar kleiner wordt. De kans dat schommelingen in het weer uitmiddelen wordt immers steeds kleiner.

In uiterste vorm is het denkbaar dat het stelsel op de laatste dag van het gebruiksjaar in werking treedt en er dus een grenswaarde wordt vastgesteld voor die ene dag. In deze grenswaarde zit dan een meteotoeslag verdisconteert die gebaseerd is op statistische schommelingen van het weer over jaren. Op die ene dag kan het weer echter zo anders zijn, dat deze de toeslag overstijgt. Het zou aan te bevelen zijn de meteotoeslag in de grenswaarde te laten toenemen naarmate de tijd tot het einde van het gebruiksjaar korter is, om zodoende recht te doen aan deze toenemende onzekerheid.

Tenslotte wordt opgemerkt dat het LVB niet voorziet in een situatie waarin overschrijdingen van de grenswaarden ten gevolge van het weer moeten worden aangetoond voor een gebroken gebruiksjaar.



## Bijlage 2 Voorbeelden en consequenties van scenariogevoeligheid

Grenswaarden zijn gebaseerd op één toekomstig voorspeld scenario (MER-scenario). Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillen tussen het oorspronkelijke MER-scenario en de planning voor 2005 en 2008. Zoals blijkt, kunnen er zich aanzienlijke verschillen voordoen tussen de destijds voorspelde vlootmix en de nieuwe inzichten. Zo werd in het MER-scenario nog uitgegaan van een aandeel ATR42 toestellen van ca 10 procent, terwijl dat percentage bij de huidige voorspellingen niet meer dan een half procent bedraagt. Voor de B777s en de F70s wordt uitgegaan van een groter aandeel.

De indicatieve impact op de capaciteit (etmaal) van een combinatie van zowel een andere verdeling van het vliegverkeer over het etmaal (starts en landingen) en verschillen in de vlootmix (MER vs. 'OP2008') is ca. 23.000 bewegingen.

Voorbeeldtype	MER (oorspronkelijk scenario)	Planning voor 2005	Operationeelplan 2008
	--	0,1%	0,1%
Dornier 328	0,9%	2,3%	0,9%
ATR 42-300	10,2%	0,4%	0,5%
Fokker 70	11,9%	18,6%	17,5%
YAK-42/142	--	0,1%	--
B737-300	17,0%	17,1%	17,9%
BAe 146-300	0,8%	0,8%	0,5%
B737-400 (niet KLM)	4,5%	2,5%	2,4%
B737-800	34,5%	39,0%	40,7%
Airbus A300	--	0,1%	0,1%
Airbus A310	1,4%	0,3%	0,2%
B757-200	1,3%	0,8%	0,8%
A330-300, B767	5,8%	5,8%	6,6%
DC10	--	0,8%	0,1%
A330-200	3,4%	2,3%	2,3%
B777-200	1,2%	2,3%	2,9%
B747-200/300	2,1%	2,1%	1,2%
B747-400	4,9%	4,7%	5,3%
B777-300	--	--	0,0%
Totaal	100%	100%	100%

# Bijlage 3 Bestaande Internationale Regelgeving ten aanzien van geluid, externe veiligheid, en emissies van luchtverontreiniging

## 1. Geluid

Met betrekking tot geluid is van belang:

- a) De geluidnormen die zijn vastgelegd in Bijlage 16, Volume I (Aircraft Noise) bij het verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart (Het Verdrag van Chicago, 1944). Deze normen zijn in Europa van kracht op grond van regelgeving van de European Aviation Safety Agency (EASA).
- b) De richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai, PbEG L 189 (geluidbelastingkaarten en actieplannen'). De richtlijn is op 18 juli 2004 geïmplementeerd in nationale regelgeving.
- c) De richtlijn nr. 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 maart 2002, betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap (PbEG L85). De richtlijn is in 2004 in de nationale regelgeving geïmplementeerd.

### Ad a: Doelstelling van Bijlage 16, Volume 1

De bijlage geeft voor verschillende vliegtuigcategorieën meetmethoden en maximaal toegelaten geluidniveaus die van toepassing zijn op de type-certificatie van vliegtuigen. Een type-certificaat is noodzakelijk als bewijs dat een vliegtuig dat aan de type specificaties voldoet luchtwaardig is en dus tot het luchtruim kan worden toegelaten.

### *Samenvatting van de Bijlage, Volume 1*

Voor subsone straalvliegtuigen en transportvliegtuigen met propelleraandrijving gelden thans de zogenaamde Hoofdstuk 3 geluidsnormen.

### Ad b: Doelstelling van de richtlijn omgevingslawaai

De Richtlijn geeft een gemeenschappelijke aanpak voor het verminderen van de blootstelling aan omgevingslawaai. Dit moet bereikt worden door de vaststelling van de mate van deze blootstelling via gemeenschappelijke bepalingmethoden en strategische geluidbelastingkaarten; door het publiek voor te lichten hierover;

en door het aannemen van actieplannen ter vermindering van de blootstelling aan omgevingslawaai waar nodig. De Richtlijn geeft ook de grondslag voor het ontwikkelen van Gemeenschapsmaatregelen ter vermindering van lawaai van de belangrijkste bronnen, waaronder weg- en spoorwegvoertuigen en –infrastructuur, vliegtuigen en materieel voor gebruik buitenshuis, indien dit nodig wordt geacht.

#### *Samenvatting van de Richtlijn*

De Richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen in stedelijke gebieden en op het platteland worden blootgesteld. Hieronder valt niet lawaai van huishoudelijke activiteiten, lawaai op het werk, lawaai binnen vervoersmiddelen en lawaai door militaire activiteiten.

De Richtlijn schrijft voor dat lidstaten als geluidsindicatoren  $L_{den}$  (een gewogen gemiddelde over dag, avond en nacht) en  $L_{night}$  (betrekking hebbende op de nacht) hanteren ten behoeve van de strategische geluidbelastingkaarten. De Commissie moet gemeenschappelijke bepalingmethoden vaststellen voor  $L_{night}$  en  $L_{den}$ . Zolang dat nog niet gebeurd is, worden die waarden bepaald door middel van in Bijlage II van de richtlijn omschreven interimmethoden. Voor akoestische planning (geplande maatregelen om toekomstige geluidshinder te beperken) en geluidszonering kunnen andere indicatoren dan  $L_{night}$  en  $L_{den}$  gebruikt worden. De lidstaten moeten voor 18 juli 2005 de Commissie informatie

geven over alle geldende of geplande grenswaarden.

De implementatie van deze gemeenschappelijke methoden zal naar schatting pas op termijn (5 à 10 jaar) plaatsvinden. Nederland is voornemens om tijdens de interim periode de bestaande methoden voor wegverkeer (R&MV WL 2002), railverkeer (R&MV RL 1996), industriellawaai (Handleiding Industrielawaai) en luchtvaartlawaai (NLR-CR-2001-371) alvast toe te passen.

Het opstellen van geluidsbelastingkaarten en actieplannen vindt plaats in twee fasen. Tijdens de eerste fase moeten strategische geluidsbelastingkaarten en actieplannen gemaakt worden voor alle agglomeraties met meer dan 250.000 inwoners, belangrijke wegen waarop jaarlijks meer dan zes miljoen voertuigen passeren, belangrijke spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 60.000 treinen passeren en luchthavens waarop jaarlijks meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen plaats vinden. De Commissie moet voor 30 juni 2005 op de hoogte gesteld worden van de lijst met deze gebieden. Binnen twee jaar daarna moeten voor al deze gebieden geluidsbelastingkaarten opgesteld zijn. Voor 18 juli 2008 moeten de bevoegde autoriteiten in iedere lidstaat actieplannen hebben opgesteld ter vermindering van het lawaai in de gebieden waar dat nodig is. Deze gebieden zijn aangewezen door de geluidsbelastingkaarten, op basis van grenswaarden of andere door de lidstaten gekozen criteria.

Tijdens de tweede fase moeten strategische geluidsbelastingkaarten en actieplannen gemaakt worden voor alle agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners, wegen waarop jaarlijks meer dan drie miljoen voertuigen passeren en spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 30.000 treinen passeren. De Commissie moet voor 31 december 2008 geïnformeerd worden over de lijst van gebieden. De geluidsbelastingkaarten en actieplannen moeten dan binnen vijf jaar na de einddatum voor de eerste fase voltooid worden. De minimumeisen voor de geluidsbelastingkaarten en actieplannen moeten ten minste iedere vijf jaar opnieuw bekeken en zo nodig aangepast worden.

Strategische geluidsbelastingkaarten en actieplannen moeten beschikbaar gesteld worden aan het publiek in overeenstemming met de toepasselijke Gemeenschapswetgeving, in het bijzonder Richtlijn 90/313 inzake de vrije toegang tot milieu-informatie. Lidstaten moeten de informatie over de op hun grondgebied ontwikkelde geluidsbelastingkaarten en actieplannen verzamelen en binnen zes maanden na voltooiing aan de Commissie toezenden. De Commissie moet een gegevensbank opzetten om de opstelling van een samenvattend verslag over de geluidsbelastingkaarten en actieplannen en een verslag over de uitvoering van de richtlijn te vergemakkelijken. Deze verslagen moeten allebei klaar zijn voor 18 juli 2009. Het verslag over de uitvoering zal moeten beoordelen of er behoefte is aan verdere communautaire maatregelen met betrekking

tot omgevingslawaaï en zal, indien nodig, wijzigingen voorstellen. Beide verslagen moeten om de vijf jaar worden geactualiseerd.

De Commissie moet uiterlijk op 18 januari 2004 een verslag indienen bij het Europees Parlement en de Raad over de bestaande Gemeenschapsregelgeving met betrekking tot bronnen van omgevingslawaaï. Op basis hiervan kan de Commissie voor 18 juli 2006 wetgevingsvoorstellen doen ter verdere vermindering van geluidsuitstoten van belangrijke bronnen waaronder weg- en spoorwegvoertuigen en –infrastructuur, vliegtuigen en materieel voor gebruik buitenshuis, indien dit nodig wordt geacht.

#### *De omzetting in nationale regelgeving*

Op 18 juli 2004 is de EU-richtlijn Omgevingslawaaï formeel in de Nederlandse wet- en regelgeving ingevoerd in hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder en via het Besluit en de Regeling Omgevingslawaaï.

#### *Uitvoering en effecten in de praktijk*

Nederland hanteert andere geluidsbelastingsindicatoren (of: dosismaten) dan die voorgeschreven in de Richtlijn. Voor het (spoor)weggeluid en het geluid van de industrie wordt de geluidsmaat Letmaal gebruikt. Dit is de waarde, uitgedrukt in dB(A), van een etmaalperiode, vermeerderd met eventuele straffactoren, waarin het hoogste geluidsniveau optreedt. Deze geluidsmaat wordt bepaald door eerst de equivalente geluidsniveaus tijdens de dag (7-19 uur), de

avond (19-23 uur) en de nacht (23-7 uur) te bepalen, de niveaus voor de avond en nacht op te hogen met 5 respectievelijk 10 dB(A) en tenslotte de hoogste van de drie waarden te nemen. Deze maat gaat uit van het feit dat geluid tijdens de avond, en in nog sterkere mate in de nacht, hinderlijker is dan overdag en dat de periode met de hoogste waarde maatgevend is voor hinder. Voor het vliegverkeer worden diverse dosismaten gebruikt. In het kader van de Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid (MIG) is in Nederland voorgesteld om naast de voorgestelde geluidsmaten  $L_{den}$  en  $L_{night}$  ook gebruik te maken van de uniforme dosismaat  $L_{*den}$  (niet te verwarren met de in de Richtlijn voorgestelde geluidsmaat) voor alle geluidsbronnen. De overgang van Letmaal naar  $L_{den}$  zal gevolgen met zich meebrengen voor geluidszoneringen en geluidsvergunningen, aangezien er geen eenduidige relatie is tussen deze twee maten.

De Europese Commissie laat onderzoek doen naar mogelijke maatregelen ter beheersing van omgevingslawaai, o.a. op het terrein van de luchtvaart. Echter, het vooruitlopen en inzetten op deze ontwikkelingen, zal in dit stadium onverstandig zijn gezien het feit dat het hier studies betreffen en er nog een heel traject is af te leggen voordat hieraan conclusies kunnen worden verbonden.

### **Ad c: Richtlijn geluidgerelateerde exploitatie**

De richtlijn nr. 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 maart 2002, betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap (PbEG L85), is in september 2004 in de Nederlandse regelgeving opgenomen middels wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit en van het Geluidhinder KB.

#### *Doel van de richtlijn*

Doel van de richtlijn is het binnen de Europese gemeenschap vergemakkelijken van het op samenhangende wijze invoeren van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen voor individuele luchthavens, teneinde het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van vliegtuiglawaai te beperken of terug te dringen. Daarbij beoogt de richtlijn een kader te bieden waarmee de naleving van de eisen van de interne markt wordt gegarandeerd. De richtlijn moet voorts een duurzame ontwikkeling van de luchthavencapaciteit, en het bereiken van specifieke doelstellingen inzake geluidsbestrijding op individuele luchthavens vergemakkelijken. Tevens bevordert de keuze uit de ter beschikking staande maatregelen van de meest kosteneffectieve maatregelen om de milieudoelstelling te bereiken.

De richtlijn schrijft geen geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen voor maar stelt een aantal regels voor gevallen waarin dergelijke instrumenten worden toegepast. Daarmee wordt een aantal randvoorwaarden gesteld aan het hanteren van deze instrumenten. Voorbeelden van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen voor luchtvaartuigen zijn de verboden en beperkingen die op grond van de Nachtvluchtenregeling Schiphol gelden voor burgerluchtvaartuigen die in de nacht gebruik maken van de luchthaven Schiphol. In de toekomst zullen bij het vaststellen van dergelijke regelingen de (procedure)voorschriften uit de richtlijn toegepast moeten worden. Binnen Nederland is de onderhavige richtlijn uitsluitend van toepassing op de luchthaven Schiphol. Alleen Schiphol voldoet namelijk aan het richtlijnvereiste van meer dan 50 000 vliegbevingen van civiele subsonische straalvliegtuigen per kalenderjaar.

#### *Samenvatting richtlijn*

De richtlijn stelt concrete eisen aan het hanteren van het instrument van geluidgerelateerde beperkingen. Voorbeelden hiervan zijn de verplichting om geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen te baseren op de geluidscertificatieniveaus als bepaald volgens Hoofdstuk 3 van Bijlage 16, Boekdeel I bij het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart (Trb. 1973,109; hierna: het Verdrag van Chicago), de verplichting om geen algeheel exploitatieverbod op te leggen aan

(subsonische straal) vliegtuigen met een cumulatieve marge van 5 EPNdB of meer en de verplichting om vóór het opleggen van beperkingen een evaluatieprocedure te volgen. Ook voorziet de richtlijn in een aantal specifieke procedurevoorschriften ten aanzien van het opleggen van exploitatiebeperkingen gericht op het uitdienst nemen van marginaal conforme vliegtuigen. Vliegtuigen die niet ten minste aan de hier aangehaalde geluidseisen van Annex 16, Hoofdstuk 3, voldoen mogen in beginsel niet meer worden gebruikt binnen landen van de EU.

#### *De omzetting in nationale regelgeving*

De richtlijn is geïmplementeerd in twee algemene maatregelen van bestuur. Het gaat hierbij om het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en om het besluit van 21 mei 1981, houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen (Stb. 343; hierna: Geluidhinder KB), een besluit dat zijn grondslag vindt in artikel 76, eerste lid, onderdeel e, van de Luchtvaartwet.

#### *Uitvoering en effecten in de praktijk*

De beheersing van geluidsnormen vindt op dit moment primair plaats aan de hand van een afgewogen systeem van enerzijds zelfregulering door de sector en anderzijds handhavend toezicht door de inspecteur-generaal Verkeer en Waterstaat, terwijl daarnaast ruimte bestaat voor aanvullend optreden door de Minister van Verkeer en Waterstaat (Geluidhinder-KB). Het zelfregulerend

optreden van de sector geldt namelijk slechts voor voorzieningen die redelijkerwijs van hen kunnen worden geleverd. Daar waar hiervan geen sprake is, zal nog steeds ruimte zijn voor handelend optreden door de Staat. In zo'n geval zal de Minister van Verkeer en Waterstaat kunnen optreden.

## 2. Veiligheid

Vliegen geldt als de relatief meest veilige manier van vervoer. Om de veiligheid van de civiele luchtvaart in binnen- en buitenland op een maatschappelijk acceptabel niveau te houden, wordt beleid gemaakt dat rekening houdt met internationale regelgeving, de technologische staat en ontwikkeling in de luchtvaart en de veiligheidsbeleving van mensen.

Veiligheid kan dus niet op één plek geregeld worden. Er is een keten van activiteiten die de veiligheid van vliegen bepalen, zoals het bouwen van vliegtuigen, het trainen van personeel, maatregelen op de grond, etc. Het veiligheidsbeleid moet dus gaan over de hele keten.

In feite draait alles om de veiligheid van de bron zelf (het vliegverkeer). Veiligheid is voor de luchtvaartsector geen randvoorwaarde maar is volledig verankerd in de bedrijfsprocessen.

Grofweg negentig procent van de regels in het luchtverkeer is internationaal overeengekomen (ICAO en JAA). Deze enorme hoeveelheid regels vormen de basis

voor de interne veiligheid.

Veel van deze regelgeving is afkomstig van de ICAO (International Civil Aviation Organisation), een gespecialiseerde agency van de United Nations welke de minimale standaards aangeeft waar het luchtverkeer aan moet voldoen. Deze standaarden zijn in 18 Annexen opgenomen. De Annexen bestaan uit Standards en Recommendations. Individuele lidstaten blijven verantwoordelijk voor het reguleren van de eigen luchtvaartindustrie maar dienen daarbij rekening te houden met de (minimale) vereisten van ICAO. Het Nederlandse doel is om ook de Recommendations te volgen.

In de bijlage 5 is een tabel opgenomen met alle internationale regelgeving ten aanzien van bronveiligheid. Er bestaat geen internationale regelgeving op het gebied van externe veiligheid en groepsrisico specifiek voor de luchtvaart.

## 3. Lucht

### ICAO emissienormen voor straalmotoren

De normen zijn vastgelegd in Bijlage 16 (Environmental Protection), Volume II (Aircraft Engine Emission) bij het verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart (Het Verdrag van Chicago, 1944). Nadere uitleg volgt.

### Internationale ontwikkelingen uitstoot broeikasgassen

In ICAO verband zijn op korte termijn geen marktmaatregelen te verwachten om de uitstoot van broeikas-



gassen door de luchtvaart terug te dringen. Op Europees niveau zijn dergelijke maatregelen in voorbereiding. De Europese Commissie heeft aangekondigd dat zij in de tweede helft van 2005 met een richtlijn komt over belasting, heffingen of emissiehandel. De Europese Commissie heeft nog niet aangegeven welk alternatief de voorkeur heeft. Op dit moment wordt in opdracht van de EU onderzoek verricht naar de mogelijkheid om de richtlijn over emissiehandel voor de zware industrie ook van toepassing te laten worden op de luchtvaart. Tevens heeft de Europese Commissie in juli 2004 aangegeven dat belastingheffing op kerosine een manier kan zijn om de financiële middelen van de EU aan te vullen en andere belastingen te verlagen. De Britse overheid heeft aangekondigd dat invoering van emissiehandel in de luchtvaart één van de prioriteiten zal zijn tijdens haar voorzitterschap van de EU (tweede helft 2005).

### **Luchtkwaliteit – zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood**

#### *De Europese Richtlijn*

De Richtlijn betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht is de eerste van een aantal dochterrichtlijnen die inhoud geven aan Richtlijn 96/62/EG inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit (hierna te noemen: Kaderrichtlijn). Doel van Richtlijn 1999/30 is de luchtkwaliteit te beschermen en waar nodig te verbeteren door grenswaarden in te

voeren voor de concentraties van zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht, als ook door alarmdrempels in te voeren voor zwaveldioxide en stikstofdioxide in de lucht. Daarbij beoogt de Richtlijn te bewerkstelligen dat die concentraties met gemeenschappelijke methoden en criteria worden beoordeeld en dat adequate informatie omtrent die concentraties wordt verzameld en bekendgemaakt aan de bevolking (art. 1).

De richtlijn heeft betrekking op de uitstoot van stoffen van alle bronnen tesamen, dus ook van vliegtuigen. Uit diverse onderzoeken is bekend dat de bijdrage van vliegtuigen aan lokale concentraties van verontreinigende stoffen gering is.

#### *Samenvatting van de Richtlijn*

De Kaderrichtlijn bevat zelf geen luchtkwaliteitsnormen. Deze worden vastgelegd bij zogenaamde dochterrichtlijnen. Richtlijn 1999/30, vastgesteld op 22 april 1999, is de eerste van die dochterrichtlijnen en bevat grenswaarden voor de concentraties van zwaveldioxide (art. 3 en bijlage I), stikstofdioxide en stikstofoxiden (art. 4 en bijlage II), zwevende deeltjes (art. 5 en bijlage III) en lood (art. 6 en bijlage IV) in de lucht, alsook alarmdrempels voor zwaveldioxide en stikstofdioxide (deel II van bijlage I respectievelijk bijlage II). De reden dat in de Richtlijn juist voor deze luchtverontreinigende stoffen luchtkwaliteitswaarden zijn vastgelegd, is gelegen in het feit dat al eerder op

Gemeenschapsniveau voor die stoffen luchtkwaliteitswaarden waren vastgesteld.

De grenswaarden voor zwevende deeltjes zijn in Richtlijn 1999/30 uitgedrukt in 'PM10' De schadelijke gevolgen van de aanwezigheid van PM10 in de lucht waren op het moment van vaststelling van de verouderde grenswaarden nog niet bekend en bij de vaststelling van de Richtlijn actueel. De voor PM10 in de Richtlijn vastgestelde grenswaarden vervangen de minder precieze waarden voor zwevende deeltjes uit Richtlijn 80/779. Nieuw in de Richtlijn is verder dat niet alleen luchtkwaliteitswaarden zijn vastgesteld met het oog op de bescherming van de gezondheid van de mens, maar ook met het oog op de bescherming van ecosystemen.

Conform art. 4, lid 3 van de Kaderrichtlijn, schrijft Richtlijn 1999/30 de bij monitoring van concentraties zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende en fijne deeltjes en lood in de lucht toe te passen criteria en technieken voor (art. 7 en bijlagen V tot en met IX). De bedoelde monitoringvereisten dienen overigens niet alleen om na te gaan in hoeverre daadwerkelijk aan de desbetreffende grenswaarden wordt voldaan, maar ook om na verloop van tijd die grenswaarden te actualiseren (art. 10).

Richtlijn 1999/30 bevat voorts voorschriften met betrekking tot de bekendmaking van informatie over de concentraties van de desbetreffende stoffen in de lucht

(art. 8). Ten aanzien van de bij overschrijding van alarmdrempels bekend te maken gegevens aan burgers, verwijst de Richtlijn naar de Kaderrichtlijn. Art. 8 schrijft daarnaast voor dat geregeld informatie met betrekking tot de luchtkwaliteit moet worden bekendgemaakt aan de burgers en aan een aantal specifieke belangengroepen en instanties. Informatie met betrekking tot de concentraties zwaveldioxide, stikstofoxiden en zwevende en fijne deeltjes in de lucht dient op dagelijkse basis - voor zover mogelijk zelfs op uurbasis - beschikbaar te worden gemaakt. Informatieverschaffing omtrent de concentratie lood in de lucht kan per kwartaal geschieden.

#### *De omzetting in nationale regelgeving*

Richtlijn 1999/30 is in Nederlands recht omgezet door middel van het Besluit luchtkwaliteit. Dit Besluit is per 19 juli 2001 in werking getreden. De wettelijke grondslag van het Besluit is hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Hoofdstuk 5 Wm bevat een regeling ten aanzien van de vaststelling van milieukwaliteitsnormen. Milieukwaliteitsnormen op grond van hoofdstuk 5 Wm worden 'milieukwaliteitseisen' genoemd.

Het Besluit luchtkwaliteit heeft niet alleen betrekking op Richtlijn 1999/30, maar ook op koolmonoxide en benzeen, waarvoor de Europese luchtkwaliteitseisen zijn vastgelegd in de 'tweede dochterrichtlijn' 2000/69.

### **Uitvoering en effecten in de praktijk**

In de MER Schiphol 2003 is vastgesteld dat de bijdrage van de luchtvaartactiviteiten op Schiphol aan de concentraties op leefniveau beperkt is en dan ook geen risico zal vormen voor de overschrijding van de grenswaarden voor CO en benzeen. Voor SO<sub>2</sub> zijn de concentraties in Nederland al een aantal jaren ver onder de grenswaarden, zodat emissies van Schiphol ook hier geen risico vormen voor overschrijding van de grenswaarden voor SO<sub>2</sub>.

Voor fijn stof geldt dat de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit in heel Nederland een probleem vormen waarbij de bijdrage van Schiphol niet tot significant hogere concentraties dan elders in Nederland leidt. Voor NO<sub>2</sub> is de oude 98-percentielwaarde van 135 µg/m<sup>3</sup> vrijwel even streng als de uurgemiddelde grenswaarde uit het Besluit luchtkwaliteit (200 µg/m<sup>3</sup> met 18 toegestane overschrijdingen). De jaargemiddelde grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>) is strenger dan de uurgemiddelde grenswaarde. Toetsing aan de jaargemiddelde grenswaarde geeft daarom voldoende beleidsrelevante informatie. Naast een norm voor NO<sub>2</sub> is ook een norm voor NO<sub>x</sub> ter bescherming van ecosystemen opgenomen in het besluit. Deze grenswaarde geldt echter alleen op afstanden van tenminste 20 km van agglomeraties en 5 km van snelwegen en industriële installaties. Voor het gebied rond Schiphol zijn de grenswaarden ter bescherming van ecosystemen daarom niet van toepassing.

### **Verwachte ontwikkeling luchtkwaliteit tot 2010**

De berekeningen van de totale concentraties op leefniveau laten zien dat in 2005 en 2010 de concentraties op leefniveau naar verwachting lager zullen zijn dan die in 1990. In de periode tussen 2005 en 2010 zullen de concentraties naar verwachting verder dalen, zodat de concentraties in 2010 lager zullen zijn dan in 2005. De luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven zal in de periode tot 2010 dus naar verwachting verbeteren. De gemiddelde bijdrage van de luchthaven Schiphol aan de concentraties op leefniveau ligt, afhankelijk van de stof, tussen de 0,4 en 8,5%. Naar verwachting zullen de relevante wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit in geen van de woongebieden rond de luchthaven Schiphol worden overschreden. In de directe omgeving van drukke autosnelwegen wordt in sommige gevallen wel de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> overschreden. Dit beeld is echter niet specifiek voor de regio Schiphol, maar komt in het gehele land rond drukke autosnelwegen voor. De luchtvaartsector op Schiphol draagt bij aan de totale concentraties op leefniveau in de regio Schiphol, dus ook aan de totale concentraties in de omgeving van drukke autosnelwegen. Overigens zou de overschrijding van de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> rond drukke autosnelwegen ook optreden zonder de bijdrage van de luchtvaart, zij het in een minder groot gebied. Als gekeken wordt naar de berekeningsresultaten voor 2005 en 2010 blijkt dat het gebied waarin zich een overschrijding van de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> voordoet duidelijk in omvang

afneemt en dat de overschrijding van de grenswaarde zich in 2010 naar verwachting zal beperken tot het luchthaventerrein zelf.

#### 4. Conclusie

Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat nagenoeg al de hier genoemde internationale regelingen zich richten tot de bron zelf ter bestrijding van de hinder. Dit staat welhaast haaks op datgene wat er op nationaal niveau is gebeurd. Uit de praktijk is nu wel gebleken dat een dergelijk nationaal beleid weinig effect heeft en op sommige vlakken zelfs een averechts effect. Beleid aan de bron is volgens de sector op den duur dan ook veel effectiever en eerlijker. De sector is van mening dat op nationaal niveau meer aansluiting moet worden gezocht bij de internationale regelingen en trends.

# Bijlage 4 Benchmark Milieuregelgeving Europese Luchthavens

## 1 Geluid

### Londen Heathrow

*Meten op vaste afstand;* op een vaste afstand van het begin van de baan wordt voor elke vlucht de geluidsbelasting gemeten. Dit meten gebeurt met behulp van meetpunten, microfoons, op circa 6,5 kilometer van het begin van de baan. Dit 6,5 kilometer punt komt overeen met de door ICAO voorgeschreven afstand voor het certificeren van vliegtuigen (het 'fly-over' punt). Voorgeschreven is dat vliegtuigen op deze afstand op tenminste 1.000ft hoogte moeten vliegen en moeten voldoen aan de gestelde geluidsgrenswaarde. Geluidslimieten zijn vastgesteld op basis van piekniveaus ( $LA_{max}$ ). Bij een overschrijding van de geluidslimieten in één van de meetpunten krijgt de luchtvaartmaatschappij een financiële boete. Het systeem is *niet* bedoeld om inkomsten te generen maar de inkomsten komen ten goede aan de omgeving. De hoogte van de boete is afhankelijk van de overschrijding; 500 pond voor een overschrijding tot en met 3 dB(A) en 1.000 pond voor elke overschrijding van meer dan 3 dB(A).

De Geluidslimieten gelden alleen voor het startend verkeer (departures). De Engelse Overheid heeft aangegeven dat het *niet* zinvol is om geluidsgrenzen te stellen voor landend vliegverkeer, aangezien vliegtuigen in de laatste fase van de nadering niet belemmerd moeten worden in de vluchttuitvoering. Een veiligheidsoverweging dus. Dit is de conclusie geweest van de Aircraft Noise Monitoring Advisory Committee. *Wel* moet de luchtvaartsector een 'code of practise' ontwikkelen voor arrival-noise. Dit bestaat uit een aantal maatregelen om de geluidsbelasting voor het landend verkeer verder te verminderen.

*Vaststellen hoogte geluidslimieten;* de Engelse Overheid heeft bij het vaststellen van de geluidslimieten gekeken naar, en rekening gehouden met, de operatie op Heathrow. Het doel van de handhaving op geluidslimieten is het creëren van een incentive voor het (verder) ontwikkelen van stille(re) procedures, *niet* om schade aan de operatie toe te brengen. Op Heathrow gelden een drietal geluidslimieten. 87 dB(A)  $LA_{max}$  gedurende de nachtperiode (23:30-06:00LT), 89 dB(A)  $LA_{max}$  voor de shoulder perioden (23:00-23:30LT

& 06:00-07:00LT) en tenslotte 94 dB(A) L<sub>Amax</sub> voor de dagperiode (07:00-23:00LT). De waarden voor de shoulder periode zijn zo gekozen omdat in deze periode er veel (zwaar) Azië verkeer zit welke anders te zwaar getroffen zou worden. Deze vluchten worden voornamelijk uitgevoerd met B747s.

*Regels Baan- en routegebruik;* voor elke baan zijn Noise Preferential Routes (NPRs) gedefinieerd, welke de eerste gedeelten van de SIDs vormen. Alle vliegtuigen moeten binnen deze begrenzingen blijven. Voordat vliegtuigen van een "geluids" route mogen afwijken moet een bepaalde minimum hoogte bereikt zijn. Al het vliegverkeer binnen deze routes moet zich aan de instructies van de luchtverkeersleiding houden, hierdoor is het voor maatschappijen *niet* mogelijk om 'langs' de geluidsmicrofoons te vliegen.

Om de omwonenden in de omliggende plaatsen te kunnen voorzien in voorspelbare perioden van rust wordt het baangebruik op vaste tijden gewisseld. Elke dag wordt om 15:00LT het baangebruik (starten en landen) gewisseld. De nieuwe situatie blijft vervolgens gelden tot de laatste departure van de dag. Het baangebruik staat op het Internet gepubliceerd en wordt per week vastgelegd. Afwijken van dit baangebruik kan *alleen* indien er vertragingen van meer dan 30 minuten ontstaan, in dat geval mag de luchtverkeersleiding van het voorgeschreven baangebruik afwijken.

*Noise Quota;* elk vliegtuigtype wordt op basis van de gecertificeerde geluidsgegevens in een geluidsklasse ingedeeld. Voor elke klasse zijn specifieke regels vastgelegd met betrekking tot het gebruik van de luchthaven (start- en landingsverbod). Zo geldt voor de lawaaigste klassen een start en landingsverbod in de nacht. Aan elke klasse wordt een aantal punten toegekend. Het aantal vluchten in de nachtperiode wordt begrensd door een maximum te stellen aan het totaal aantal punten in een bepaalde periode (een soort van 'gebruiksruimte'). Voor de zomer en de winter wordt een aparte grenswaarde vastgesteld. De slotcoördinator regelt de allocatie van de nacht quota voor de geplande vluchten. Operators hebben daarbij de vrijheid om de aan hen toegekende 'gebruiksruimte' over verschillende routes te verschuiven.

*Restricties grondactiviteiten;* Londen Heathrow kent ter beperking van de geluidshinder als gevolg van grondactiviteiten restricties voor het proefdraaien van vliegtuigmotoren. Afhankelijk van het tijdstip (dag/nacht), locatie en vliegtuigtype gelden er per proefdraai procedure andere regels. Voor de nacht zijn regels vastgelegd voor de maximale proefdraaitijd. Hierbij gelden grenswaarden per dag en een gemiddelde over 30 dagen. Verder kent Londen regels voor het gebruik van de APU. De regels zijn vastgelegd in een instructie boek, hierdoor is het voor gebruikers van de luchthaven ook duidelijk waarop gehandhaafd wordt. Controle en naleving vinden op willekeurige tijdstippen plaats.

### **Parijs Charles de Gaulle**

*Start- en landingsverbod op basis van gecertificeerd geluid;* voor een aantal uren in de nachtperiode gelden er voor bepaalde vliegtuigtypen restricties op basis van het *gecertificeerde* geluid. Van 00:00 tot 04:59LT geldt er een startverbod voor toestellen met een geluidsbelasting van meer dan 99 EPNdB. De grenswaarde voor de landing is 104,5 EPNdB gedurende de periode 00:30 – 05:29LT. Daarnaast kent Parijs ook een geluidsindicator voor het totale geluid.

*Geluidsindicator totaal geluid;* op basis van meetgegevens, en indien nodig berekende waarden, wordt voor Parijs CDG een representatieve indicator vastgesteld van de geluidsenergie van al het luchtverkeer op Parijs CDG. Zowel het startend als het landend verkeer is hiervoor relevant. De indicator mag in een jaar de grenswaarde van 100 *niet* overschrijden. De waarde van de geluidsindicator wordt in eerste instantie bepaald door de *gemeten* waarde van een vliegtuigbeweging, hierbij wordt gewerkt met piekniveaus (LAm<sub>ax</sub>). Vergelijkbaar met Schiphol wordt de geluidsbelasting voor bepaalde periodes vermeerderd met een 'straffactor'. De waarden zijn; 5 dB(A) voor de vliegtuigbewegingen in de periode 18:00-21:59LT en 10 dB(A) voor bewegingen tussen 22:00 en 05:59LT. Voor de uiteindelijke geluidsindicator voor een bepaald jaar worden ook de geluidsniveaus van de jaren 1999, 2000 en 2001 meegenomen. Hierbij telt elk van de genoemde jaren voor 1/3 deel mee.

*Metten en rekenen op vaste afstand van de baan;* op een vaste afstand, gerekend vanaf de baandrempel, wordt het vliegtuiggeluid gemeten. Hierbij wordt uitgegaan van een referentieafstand van 9,2 kilometer voor de start en 5 kilometer voor de landing. Metingen worden uitgevoerd met vaste meetstations, microfoons, op de hartlijn van de landings/start baan. Indien het voor een individuele vlucht niet mogelijk is geweest om een geluidsniveau te meten, is het vaakst gemeten geluidsniveau behorende bij dat type geldig. Indien er ook geen meetwaarde voor het type is wordt de waarde van de geluidsenergie bepaald aan de hand van een rekenmodel.

*Regels routegebruik;* gekoppeld aan de vertrek procedures zijn voor de startbanen 'Environmental Protection Airspaces' gedefinieerd. Alle IFR vluchten dienen binnen deze begrenzingen te blijven. Afwijken mag alleen op basis van instructies van de luchtverkeersleiding en/of redenen ivm de veiligheid. Voor propeller-toestellen geldt voor de dagperiode een uitzondering.

*Restricties grondactiviteiten;* Parijs CDG kent restricties voor het proefdraaien van motoren en het gebruik van APU en reverse thrust. Het niet nakomen van noise-abatement procedures en restricties voor de grondactiviteiten resulteert in een financiële boete. Luchtvaartmaatschappijen en Piloten kunnen hierbij een maximum boete van respectievelijk 12.000 Euro en 1.500 Euro opgelegd krijgen.

## **Frankfurt**

*Geluidsniveau limieten en handhaving;* Op Frankfurt vindt geen handhaving plaats op basis van geluidslimieten, wel wordt geluid door Frankfurt gemeten. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in avoidable en unavoidable geluid. Voor elk vliegtuigtype wordt een specifiek 'vliegtuigtype geluidsniveau' bepaald. Voor een bepaald type is dit het gemiddelde (gemeten) geluidsniveau van alle operators welke met dit type op Frankfurt vliegen. Daarnaast wordt per operator een 'vloot geluidsniveau' bepaald. Op basis van het 'vliegtuigtype geluidsniveau' wordt voor een individuele vlucht bepaald of het geluid van die vlucht 'excessief' is. Dit is het geval indien het geluidsniveau meer dan 4 dB(A) boven dit 'vliegtuigtype geluidsniveau' ligt. Indien dit het geval is vindt directe terugkoppeling plaats naar de luchtvaartmaatschappij.

*Metten geluidsbelasting;* de geluidsbelasting voor vertrekkende vliegtuigen wordt op een vaste afstand van de baan gemeten. Metingen voor het landend verkeer vinden op verschillende afstanden plaats. Sinds 2001 baseert Frankfurt haar prijsdifferentiatie van de havengelden op basis van de gemeten waarden verkregen met het geluid meetstelsel.

*Noise Quota;* elk vliegtuigtype wordt op basis van gemeten geluidsgegevens in een geluidsklasse ingedeeld. Geluidsniveaus worden gemeten in LAZ, uitgedrukt in dB(A). Deze eenheid houdt rekening met

de werkelijke geluidsenergie op de grond, een benadering van de respons van het gehoor op dat geluidsniveau en tenslotte de tijdsduur van het geluidsniveau. Indien het geluid niet een waarde van LAZmax van 70 dB(A) overschrijdt wordt voor de berekeningen een standaard waarde gebruikt. Voor elke klasse zijn specifieke regels vastgelegd met betrekking tot het gebruik van de luchthaven (start- en landingsverbod). Aan elke klasse wordt een aantal punten toegekend. Het aantal vluchten in de nachtperiode wordt begrensd door een maximum te stellen aan het totaal aantal punten in een bepaalde periode (een soort van 'gebruiksruimte'). Voor de zomer en de winter wordt een aparte grenswaarde vastgesteld. De systematiek is gelijk aan die van Londen Heathrow, waarbij Frankfurt van gemeten waarden uitgaat in plaats van gecertificeerde waarden.

*Restricties grondactiviteiten;* Frankfurt kent restricties voor het proefdraaien van motoren en het gebruik van reverse thrust.

## **Madrid Barajas**

*Noise Quota;* elk vliegtuigtype wordt op basis van de gecertificeerde geluidsgegevens in een geluidsklasse ingedeeld. Indicator, EPNdB. Deze klasse indeling komt overeen met die van Londen Heathrow, wel verschillen de tijden waarvoor restricties gelden. Voor elke klasse zijn specifieke regels vastgelegd met betrekking tot het gebruik van de luchthaven (start- en landingsverbod).



Aan elke klasse wordt een aantal punten toegekend. Het aantal vluchten in de nachtperiode wordt begrensd door een maximum te stellen aan het totaal aantal punten in een bepaalde periode (een soort van 'gebruiksruimte'). Voor de zomer en de winter wordt een aparte grenswaarde vastgesteld. Om de luchtvaartmaatschappijen niet te zwaar te treffen bij het instellen van dit systeem heeft Madrid gewerkt met een overgangsregeling. Luchtvaartmaatschappijen werden in de gelegenheid gesteld om binnen een bepaalde periode hun toestellen te vervangen of het gebruik daarvan te verplaatsen naar een periode buiten de restrictieve periode.

*Restricties grondactiviteiten;* Madrid kent restricties voor het gebruik van APU en reverse trust. Wat betreft APU-gebruik wordt een onderscheid gemaakt naar de dag en de nachtperiode, afhankelijk van de opstelplaats van een vliegtuig. Proefdraaien van vliegtuigmotoren, meer dan idle, is 24 uur toegestaan in een speciaal hiervoor ingericht 'testgebied'.

### **München**

*Grenswaarde aantal bewegingen;* voor het commerciële vliegverkeer, volgens dienstregeling, en charterverkeer geldt een maximum voor het aantal vluchten voor de perioden 21:00-23:30LT (starts en landingen) en 04:00-05:00LT (alleen landingen). Intercontinentaal verkeer krijgt hierbij voorrang.

*Bonus-list;* München heeft een aparte lijst met vliegtuigtypen welke op een zogenaamde 'Bonus-list' staan. In de periode van 21:00-05:00LT mogen alleen toestellen welke op deze lijst staan starten en landen vanaf München. Daarnaast moeten toestellen aan een bepaalde grenswaarde voor geluid voldoen in één van de meetpunten. Deze aanvullende restrictie geldt voor een aantal uren waarvoor de Bonus-list geldig is, zowel voor startend als landend verkeer. Heffingen en haven-gelden zijn gebaseerd op de geluidscategorie en de positie op de Bonus-list. De geluidsindeling hiervan is gebaseerd op gemiddeld individueel vliegtuiggeluid, gemeten in dB(A), aan de hand van het geluidsmonitoringsysteem. Vliegtuigtypen welke niet op de Bonus-list voorkomen betalen een hoger landingsgeld.

*Restricties grondactiviteiten;* München kent restricties voor proefdraaien van vliegtuigmotoren en het gebruik van reverse trust. Proefdraaien vanwege onderhoudsredenen mogen *alleen* plaatsvinden in een speciaal hiervoor gebouwde "test" hangar. Voor het gebruik van APU kent München *geen* restricties.

### **Schiphol**

*Grenswaarden geluidsbelasting;* Schiphol wordt gehandhaafd op een drietal geluidslimieten; Totaal Volume Geluid (TVG), een cumulatief geluidsgetal welke een grens stelt aan de totale hoeveelheid geluid wat het vliegverkeer van en naar de luchthaven Schiphol mag veroorzaken; Individuele grenswaarden

in de handhavingpunten voor het etmaal en Individuele grenswaarden in de handhavingpunten voor de nacht. De geluidsbelasting wordt voor een gebruiksjaar berekend, waarbij als indicator de  $L_{den}$  (etmaal) en  $L_{night}$  (nacht) geldt.

*Regels route en baangebruik;* afwijken mag niet, tenzij vanwege veiligheidsredenen.

*Restricties gebruik luchthaven;* op basis van gecertificeerde geluidsgegevens gelden er restricties voor het gebruik van de luchthaven, start en landingsverboden. Indicator is EPNdB.

*Ruimtelijke restricties;* het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) stelt ruimtelijke beperkingen dmv Geluidsluop-zones. Op basis van een  $L_{den}$ -contour zijn per baan zones vastgesteld waarbinnen bebouwing wegbestemd moet worden. Gemeenten moeten zorgdragen dat bestemmingsplannen hiermee in overeenstemming komen.

*Restricties grondactiviteiten;* Schiphol kent restricties voor het proefdraaien van vliegtuigmotoren, en het gebruik van APU en reverse trust.

## 2 Lokale luchtverontreiniging

### Londen Heathrow

*Emissie-heffing;* Wat betreft grenswaarden zijn voor Londen Heathrow alleen de EU-grenswaarden voor de

lokale luchtkwaliteit van toepassing. Daarnaast hanteert Londen een emissie heffing, "*NO<sub>x</sub> emission charge*". Deze heffing geldt voor alle vliegtuigen met een maximum startgewicht boven een bepaalde waarde. Op basis van het aantal motoren en een emissie database wordt voor elke individuele vlucht een NO<sub>x</sub> emissie toegewezen. Vervolgens wordt van deze (toegestane) emissie waarde, uitgedrukt in kilogrammen, een bepaalde waarde (23 kg) afgehaald. Dit betreft een vaste waarde voor alle vliegtuigen. Voor iedere kilogram NO<sub>x</sub> emissie boven de toegestane 23 kg wordt 1 pond in rekening gebracht. Indien een vlucht, na aftrek van de 23 kg, minder dan de toegewezen emissies heeft uitgestoten krijgt de luchtvaartmaatschappij hier een korting ter grootte van 1 euro per kilogram voor terug.

### Parijs Charles de Gaulle

Ook Parijs CDG kent geen grenswaarden voor luchtverontreiniging welke direct gekoppeld zijn aan de capaciteit van de luchthaven. Wel kent Parijs CDG een soort van 'emissieheffing'. Daar waar het bij Heathrow om een specifieke emissie heffing gaat, gaat het bij Parijs om een algemene vervuilingshheffing. Deze heffing geldt voor alle vliegtuigen met een startgewicht van meer dan 2 ton.

### Frankfurt, Madrid Barajas, München

Geen beleid ten aanzien van lokale luchtverontreiniging, alleen volgend aan EU-regelgeving.

Luchthaven Elementen	Schiphol	Londen LHR	Parijs CDG	Frankfurt	München	Madrid
Grenswaarden emissies vliegtuigen	Ja, 5-tal stoffen	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
EU-grenswaarden lokale luchtkwaliteit	Ja, gekoppeld aan ruimtelijke Ordening	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Emissie heffing	Nee	Ja	Algemene heffing	Nee	Nee	Nee

#### Vergelijking regelgeving voor luchtverontreiniging

### Schiphol

Schiphol is de enige luchthaven waarbij grenswaarden voor emissies direct gekoppeld zijn aan de capaciteit van de luchthaven. Het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) stelt grenswaarden aan de relatieve uitstoot van een vijftal stoffen, te weten: CO; NO<sub>x</sub>; VOS; SO<sub>2</sub> en PM10. Voor elke vlucht wordt aan de hand van een rekenmodel (gebruikmakend van een emissie database) de uitstoot voor elk van de vijf stoffen bepaald. Een *relatieve* grenswaarde houdt in dat de totale uitstoot van een stof afgezet wordt tegen het startgewicht van het vliegtuig. Zelfs indien er op jaarbasis maar één vlucht afgehandeld wordt op Schiphol is het dus mogelijk om de grenswaarde te overschrijden. Bij een overschrijding van de relatieve grenswaarden geldt nog voor hetzelfde gebruiksjaar een absolute grenswaarde. Deze absolute grenswaarde vervangt de relatieve grenswaarde voor de stof waarvoor een overschrijding is geconstateerd en is gelijk aan de totale toegestane uitstoot van de betreffende stof in het vorige gebruiks-

jaar. Deze absolute grenswaarde (totale uitstoot) blijft geldig totdat de relatieve norm weer gehaald wordt. In dat geval wordt de relatieve norm weer van kracht.

Tevens is door Nederland de Europese luchtkwaliteitsrichtlijn met het Besluit Luchtkwaliteit relatief strikt geïmplementeerd, vooral door de koppeling tussen het Besluit en de ruimtelijke ordeningswetgeving. Dit blijkt uit een vergelijkend onderzoek in een aantal Europese landen. In andere EU-landen is het luchtkwaliteitsbeleid en ander beleid niet of minder sterk geïntegreerd. Doordat Nederland de Europese luchtkwaliteitsrichtlijn relatief strikt heeft geïmplementeerd ervaart Nederland sneller dan andere EU-landen de consequenties van de Europese luchtkwaliteitsrichtlijn.

### Vergelijkend overzicht regelgeving Luchtverontreiniging

Bovenstaande tabel geeft op hoofdlijnen de belangrijkste verschillen op het gebied van regelgeving voor

LUVU. Het kleurgebruik geeft een indicatie van de relatieve zwaarte van de invulling van de regels. Groen geeft aan dat de betreffende luchthaven het minst (of niet) getroffen wordt. Rood geeft aan dat de luchthaven op dit punt het strengst gereguleerd is. Oranje zit tussen groen en rood in.

### 3 Externe Veiligheid

#### Londen Heathrow

*Ruimtelijke Ordenings beperkingen*; net als Schiphol kent ook Heathrow veiligheidssloopzones, de 'Public Safety Zones'. De basis doelstelling is dat er *geen toename* mag zijn in het aantal mensen welke wonen, werken of samenkomen in deze veiligheidszones. Indien omstandigheden dit mogelijk maken moet het aantal personen over de tijd zelfs afnemen. Het minimum beschermingsniveau is lager gekozen dan voor Schiphol. In Engeland wordt uitgegaan van een minimum niveau van  $10^{-4}$  (1 op 10.000). De begrenzingen van de Public Safety Zones zijn gebaseerd op de risicocontour van  $10^{-5}$  (1 op 100.000). De vorm is die van een langwerpige gelijkbenige driehoek, en wijkt daarmee af van de situatie op Schiphol. De driehoeksvorm is gekozen omdat voor deze gebieden reeds hoogte en obstakel beperkingen gelden vanwege internationale standaarden. De keuze is erop gebaseerd dat 65% van de start- en landingsongevallen binnen de veiligheidszones plaats moeten vinden.

*Groepsrisico*; voor Heathrow geldt geen kwantitatieve norm voor het Groepsrisico, voor de beheersing van het Groepsrisico wordt alleen naar de ruimtelijke ordening gekeken. Op individuele basis, per locatie, wordt voor gebouwen buiten de  $10^{-5}$  risicocontour bekeken of deze verwijderd moeten worden.

*Kosten-Baten Analyse*; de basis voor het beleid is 'constrained cost-benefit analysis'. Het Individueel risico wordt daarbij allereerst teruggebracht tot een toelaatbaar niveau (risico van  $10^{-4}$ ) onafhankelijk van de kosten. Wat betreft de beleidsmatige gevolgen die aan de contouren verbonden worden, wordt het risico van de luchtvaart afgezet tegen andere (soorten) risico's en tegen de gevolgen. Uiteindelijk wordt alleen een risico groter dan  $10^{-4}$  als onacceptabel gevonden. Voor gebouwen welke zich binnen deze zone bevinden resulteert dit in een aanbod, dus niet een verplichting, van sloop. Het risico wordt in de gebieden tussen de  $10^{-4}$  en  $10^{-5}$  vervolgens *alleen* verder teruggebracht indien de baten daarvan groter zijn dan de kosten. De economische kosten van het verwijderen van alle bestaande bebouwing binnen de veiligheidszones zijn groter dan de baten. Hiermee wordt rekening gehouden met het efficiënte gebruik van financiële middelen voor veiligheidsverbeteringen en een gelijke verdeling van het risico over individuen<sup>6)</sup>. Binnen de  $10^{-5}$  contour geldt een nieuwbouwverbod. De waarde van  $10^{-4}$  als maximum risiconiveau wordt door de Secretary of State ook in andere industrieën aanbevolen.

6) Deze denkrichting sluit aan bij die van Nederland "Nuchter omgaan met risico's".

*Stabiliteit in ruimtelijke ordening;* de omvang van de veiligheidszones dient een dusdanige omvang te hebben dat het een toekomstige groei van het vliegverkeer mogelijk maakt, zonder een onnodig groot ruimtebeslag. De risicocontouren, benodigd voor bepaling van de grenzen van de zones, worden elke 7 jaar opnieuw bepaald. Berekeningen zijn daarbij gebaseerd op een toekomstscenario van het vliegverkeer voor een periode van 15 jaar vooruit. Indien er zich tussentijds significante veranderingen voordoen (bijvoorbeeld een nieuwe start- en landingsbaan of andere factoren welke niet in het risicomodel meegenomen zijn) vindt er een herberekening plaats.

#### **Frankfurt**

*Milieu-effect Rapportage;* Frankfurt kent *niet* een grenswaarde voor Externe Veiligheid, noch ruimtelijke beperkingen. Wel is Frankfurt verplicht om Externe Veiligheids berekeningen mee te nemen bij haar ontwikkelingsplannen.

#### **Madrid Barajas**

*Bronveiligheid;* Madrid beheerst de externe veiligheid door middel van de Interne-, of te wel de bronveiligheid. Operationele procedures worden zo ontworpen dat de kans op een luchtvaartongeval voldoet aan de gestelde veiligheidsnorm ( $10^{-7}$ ). Er zijn *geen* beperkingen voor de capaciteit van de luchthaven. Afhankelijk van de luchthaven en de omvang van uitbreidingsplannen/projecten kan er wel een milieu-

effectrapportage (MER) gevraagd worden. Externe Veiligheid maakt in het algemeen *geen* onderdeel uit van een dergelijke procedure.

*Ruimtelijke Ordeningsbeperkingen;* Madrid kent *geen* Veiligheidsloopzones. Wel gelden er, vergelijkbaar met Schiphol, hoogtebeperkingen.

#### **Parijs Charles de Gaulle en München**

Geen beleid ten aanzien van externe veiligheid.

#### **Schiphol**

Voor Schiphol zijn een tweetal grenswaarden van toepassing. In het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) staat een grenswaarde voor het Totaal Risico Gewicht. Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) stelt daarnaast ruimtelijke beperkingen.

*Grenswaarde;* Het Totaal Risico Gewicht (TRG) is een kwantitatieve grenswaarde welke een grens stelt aan de totale hoeveelheid risico van het vliegverkeer van en naar de luchthaven Schiphol. Het TRG wordt met behulp van rekenmodellen vastgesteld. Alle vliegtuigtypen zijn daarbij in een drietal veiligheidscategorieën ingedeeld, elk met een specifieke ongevalskans. Het TRG is het product van de gemiddelde ongevalskans per vliegtuigbeweging en het gesommeerde maximum startgewicht van de vliegtuigbewegingen in een gebruiksjaar.

Luchthaven Elementen	Schiphol	Londen LHR	Parijs CDG	Frankfurt	München	Madrid
Grenswaarde totaal risico	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
(Norm) Groepsrisico	Norm (in ontwikkeling) + RO	Alleen RO	Nee	Nee	Nee	Nee
Sloopzones	Ja, Contouren	Ja, driehoeken	Nee	Nee	Nee	Nee
Minimum veiligheidsniveau	$1 \cdot 10^{-5}$ (1 op 10.000)	$1 \cdot 10^{-4}$ (1 op 1.000)	nvt	nvt	nvt	nvt

#### Vergelijking regelgeving voor externe veiligheid

*Groepsrisico*; in de Wet Luchtvaart is vastgelegd dat er een norm moet komen voor het Groepsrisico. Het Groepsrisico betreft het risico dat er bij een luchtvaartongeval meerdere mensen tegelijkertijd om het leven komen. Tot nu toe is het onmogelijk gebleken om een dergelijke norm vast te stellen.

*Ruimtelijke Ordenings beperkingen*; in het Luchthavenindulingsbesluit (LIB) worden ruimtelijke beperkingen gesteld aan het gebruik van de grond. Voor iedere start- en landingsbaan is een Veiligheidsloopzone vastgesteld. Binnen deze sloopzone geldt een bouwverbod voor woningen en nieuwe bedrijven. Alle woningen moeten uiterlijk in 2015 gesloopt zijn. Hetzelfde geldt voor bedrijven, tenzij er sprake is van een gering aantal arbeidsplaatsen. De grenzen van de veiligheidssloopzones worden bepaald aan de hand van risicocontouren. De veiligheidssloopzones zijn gebaseerd op de  $10^{-5}$  risicocontour, het risico mag *niet* groter zijn dan 1 op de 10.000. Buiten de veiligheidssloopzones worden er ook beperkingen gesteld aan het gebruik van de grond. Binnen de  $10^{-6}$  risicocontour (risico van

1 op de miljoen) gelden aanvullende maatregelen ter beperking van het Groepsrisico. Voor woningen en nieuwe bedrijven geldt een bouwverbod. Bestaande bedrijven en woningen kunnen echter wel blijven staan. Verder zijn er grenzen gesteld aan de hoogte van bebouwing en de aanwezigheid van bedrijven/activiteiten welke een grote aantrekkingskracht hebben op vogels. Vogelaanvaringen vormen een risico voor de luchtvaart.

#### Vergelijkend overzicht regelgeving Externe Veiligheid

Bovenstaande tabel geeft op hoofdlijnen de belangrijkste verschillen op het gebied van regelgeving voor externe veiligheid. Het kleurgebruik geeft een indicatie van de relatieve zwaarte van de invulling van de regels. Groen geeft aan dat de betreffende luchthaven het minst (of niet) getroffen wordt. Rood geeft aan dat de luchthaven op dit punt het strengst gereguleerd is. Oranje zit tussen groen en rood in.

## 4. Regio en informatievoorziening

### Londen Heathrow

*Isolatie en verhuisregeling;* de Engelse Overheid heeft een tweetal eisen gesteld; allereerst moet Heathrow garanderen dat 'geluidsgevoelige' gebouwen (scholen en ziekenhuizen etc) boven een bepaald geluidsniveau (scholen en ziekenhuizen etc) geïsoleerd worden. Indien isolatie *niet* mogelijk is, vanwege bijvoorbeeld de constructie of de conditie van het gebouw, moet de luchthaven naar alternatieve manieren zoeken voor vermindering van het geluid. Daarnaast moet Heathrow een bijdrage leveren in de verhuiskosten van eigenaren welke *vrijwillig* willen verhuizen. De financiële bijdrage bestaat uit een percentage van de marktwaarde plus een lump-sump welke gerelateerd is aan een index. Bovendien is er een maximum bedrag wat uitgekeerd kan worden (10.000 pond). Het in aanmerking komen voor een van beide regelingen (isolatie en verhuisregeling) wordt bepaald aan de hand van een geluidscontour, indicator:  $L_{eq}$ . Het in aanmerking komen voor deze verhuisregeling is gekoppeld aan een bepaald geluidsniveau (69dB(A)). Voorwaarde is wel dat gebouwen niet gebouwd, of verbouwd zijn na publicatie van de plannen van de Overheid.

Voor de verhuisregeling gelden een aantal voorwaarden. Zo moet de eigenaar tenminste voor een periode van 6 maanden in de woning gewoond hebben en moet er verhuisd worden naar een gebied met een lagere geluidsbelasting.

*Compenserende maatregelen;* op het moment dat Heathrow toestemming krijgt voor uitbreidingsplannen gaat er een actieplan gelden met als doel het voorkomen van verstoringen op de huizenmarkt. De waarde van een woning mag, vanwege speculaties, niet aangestast worden. De luchthaven compenseert het verschil tussen de marktprijs met en zonder aantasting, plus een vergoeding voor de te maken verhuiskosten. Alleen bestemd voor gebouwen binnen een bepaalde geluidscontour,  $L_{eq}$ , waarbij de eigenaren *niet* een belastingverplichting boven een zekere waarde mogen hebben. Voor mensen die eerder willen verhuizen zijn ook compenserende maatregelen mogelijk, op basis van de geïndexeerde waarde van een woning kunnen de voorwaarden (minimale tijd dat een woning actief 'te koop' moet staan) verschillen.

*Dialogo met de Omgeving;* Heathrow probeert de omgeving zoveel mogelijk bij de (toekomst plannen) van de luchthaven te betrekken. Elk jaar stort Heathrow een percentage van de winst (voor belasting) aan een fonds welke projecten voor de lokale omgeving steunt. Daarnaast ondersteunt de luchthaven onderwijs en trainingsprogramma's. Heathrow heeft een aantal overleg gedurende het jaar vindt er een intensieve afstemming met de omgeving plaats: *Airport Consultative Committees*, bestaan uit de lokale gemeenschappen. Komen elke 2 maanden bijeen, onafhankelijk van de luchthaven, leden zijn: luchtvaart en reisindustrie, lokale bestuurders en

pressure groups, komen elke 2 maanden bijeen. Doel is het creëren van voorspelbaarheid in baan en routegebruik. *Heathrow Airport Consultative Committee (HACC)*; bij wet verplichte organisatie voor overleg met de omgeving. Komen 6x per jaar samen. Lidmaatschap is op basis van een geluidscontour,  $L_{eq}$ . *Local Focus Forum*; komen 6x per jaar samen, doel is het samenbrengen van bewonersgroepen en burgemeesters van omliggende gemeenten.

*Baangebruik*; via het Internet wordt informatie gepubliceerd over het baangebruik, per week staat aangegeven welke banen, gedurende welke uren, gebruikt zullen gaan worden voor starts en landingen.

*Monitoren lokale luchtkwaliteit*; in de directe omgeving van de luchthaven vindt een continue monitoring plaats van de lokale luchtkwaliteit. De lokale overheid heeft haar eigen monitoringsposten, evenals de exploitant van de luchthaven welke ook eigen posten heeft. Via een website wordt data beschikbaar gesteld aan de omgeving. Omwonenden kunnen zelf statistieken raadplegen.

*Telefoonlijn*; naast het indienen van klachten dient de gratis telefoonlijn ook voor het stellen van informatie. Doel is het vergroten van het begrip. Tevens zijn gratis demonstraties van het klachtensysteem mogelijk.

### **Parijs Charles de Gaulle**

*Isolatie*; financiering dmv geluidsheffingen. De isolatiekosten worden gedeeltelijk door de omwonenden zelf betaald, 20%. Indien omwonenden zich groeperen is het mogelijk dat de luchthaven meer dan de standaard 80% betaald. Isolatie geldt voor alle woningen binnen de 55  $L_{den}$  contour. Hierbij is er een onderscheid gemaakt in een drietal zones van verschillende 'urgentie'. Eenmaal in de 5 jaar vindt er een herberekening van deze zones plaats. Isolatiecriterium is dat de isolatie maatregelen een bepaalde minimale reductie (5dB) moeten garanderen. De luchthaven heeft een lijst met bureaus opgesteld waaruit de bewoners zelf een keuze mogen maken voor het laten uitvoeren van een akoestisch onderzoek. Samen met de bewoners wordt een isolatieplan gemaakt met te nemen maatregelen, waarna de bewoners zelf een aannemer zoekt (voorwaarde van inschrijving bij Kamer van Koophandel). De luchthaven controleert of de offerte voldoet aan de marktprijs en aan maatregelen genoemd in het akoestisch onderzoek. Indien akkoord vindt voorfinanciering door de bewoners plaats.

*Dialoog met de Omgeving*; De 'Foundation ADP' richt zich op een sociale integratie via economische kanalen, door middel van ondersteuning van lokale initiatieven. Voor de bijdrage per project geldt een maximum bedrag. Naar aanleiding van een parlementaire enquête is bij wet een organisatie opgericht ter bescherming van de economische en milieu impact



op de omgeving door de luchthaven. Deze organisatie dient een beleidsplan op te stellen welke uitbreidingsplannen van de luchthaven mogelijk maakt, met respect voor de omgeving.

*Internet en magazines;* omwonenden kunnen via het Internet zelf statistieken opvragen per meetstation. Bovendien is er een gratis telefoonlijn opgezet voor het verschaffen van informatie over vliegtuiggeluid, en toekomst plannen van de luchthaven. Informatie wordt elke dag vernieuwd en geeft informatie over weersomstandigheden, gepland vliegverkeer, en voorziene 'uitzonderings' omstandigheden welke van invloed kunnen zijn op het vliegverkeer (onderhoud etc). Verder stuurt de luchthaven elke maand naar meer dan 100 plaatsen in de omgeving, een speciaal voor de betreffende locatie gemaakte publicatie over vliegtuiggeluid. Dit laatste betreft een invulling van de door de Franse Overheid vereiste grotere transparantie. Voor elke plaats wordt informatie gegeven over het aantal vliegtuigbewegingen, en de gemeten geluidsniveaus door het meetsysteem,  $LA_{eq}$ ,  $L_{den}$  en  $LA_{max}$ .

*Monitoren lokale luchtkwaliteit;* in de directe omgeving van de luchthaven vindt een continue monitoring plaats van de lokale luchtkwaliteit. Elk kwartaal worden de resultaten in een magazine gepubliceerd en op de website van de luchthaven geplaatst.

## **Frankfurt**

*Isolatie;* Frankfurt garandeert met het isolatieprogramma een binnen geluidsniveau (met gesloten ramen) van 52dB(A) in alle ruimten die normaal gebruikt worden voor het slapen. Onderzoek wees uit dat 60dB(A) de threshold is voor het wakker worden van een individuele vliegtuigbeweging. Als grenswaarde is dus een lagere waarde gekozen. Isolatie geldt voor die gebieden welke overlast hebben van nachtvluchten (om dit te kunnen bepalen wordt uitgegaan van gemiddeld 6 bewegingen van tenminste 75dB(A)) of/en gebieden binnen een 55  $L_{eq}$  contour.

Experts maken inschatting van de isolatiekosten, binnen een overeengekomen budget betaalt Fraport alle kosten. Via heffingen worden deze kosten doorbelast aan luchtvaartmaatschappijen.

*Compenserende maatregelen;* omdat compensatie van de nadelige effecten op het milieu haast onmogelijk is heeft Fraport onder andere bos in de omgeving aangekocht. *Environment Fund;* met dit fonds zij inmiddels meer dan 250 projecten in de directe omgeving gefinancierd. 50% van de projecten bestaat uit 'klassieke' natuur en beschermingsmaatregelen, 25% gaat naar educatieve projecten en 25% wordt besteed aan ecologische onderzoeks projecten. Met hulp van dit fonds worden lokale gemeenschappen en milieubewegingen in staat gesteld projecten uit te voeren waarvoor publiek geld *niet* beschikbaar wordt gesteld.

Het fonds is niet bestemd voor: aankoop van gebouwen, maatregelen welke onder wettelijke verplichtingen vallen en projecten buiten een afstand van 35 km van de luchthaven.

Internet; Informatie mbt geluidsmetingen wordt via het Internet verspreid.

### **Madrid Barajas**

*Isolatie*; isolatiegebied vastgesteld op basis van  $L_{eq}$  contour.

*Dialog met de Omgeving*; 'AENA Foundation' een culturele organisatie. Primair doel is het promoten van de luchtvaart 'cultuur', het bewaren en conserveren van historisch luchtvaart erfgoed en het informeren daarvan naar de maatschappij. Activiteiten bestaan uit: Promoten van onderzoek dmv jaarlijkse uitreiking van award; organiseren van studie workshops, conferenties en publiceren van boeken en, magazines.

Internet; via het Internet kunnen omwonenden zelf gegevens opvragen over zowel geluids- als luchtkwaliteitsgegevens.

### **München**

*Dialog met de Omgeving*; München wil afstappen van het oude systeem waarbij gemeenten en luchthaven afzonderlijk (ruimtelijke) plannen maken. Alternatief is een systematische gezamenlijke ontwikkeling samen

met de omgeving. Gemeenten behouden daarbij hun onafhankelijkheid.

In het 'Airport Forum' worden alle stakeholders van de luchthavenregio bij elkaar gebracht. Leden zijn gemeenteraadsleden/burgermeesters, voorzitter public interest group, kamer van koophandel, bestuur luchthaven München en de regionale ombudsman. Doel is optimale integratie van de luchthaven en de omgeving en het identificeren van mogelijkheden voor verdere samenwerking tussen gemeenten en luchthaven.

München kent geen specifieke vorm van informatievoorziening.

### **Schiphol**

*Isolatie*; isolatiegebied vastgesteld op basis van  $K_e$  (etmaal isolatie) contouren en  $L_{aeq}$  (nachtisolatie) contour. Uitvoering geschiedt op grond van de Regeling Geluidwerende Voorzieningen.

*Dialog met de Omgeving*; Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS), in tegenstelling tot CGS niet langer een adviesorgaan van de minister van Verkeer & Waterstaat, maar een overlegplatform van regio en sector. Het overleg gaat over mogelijkheden om, binnen de regels van de Wet Luchtvaart, het gebruik van de luchthaven te optimaliseren gelet op de gevolgen voor het milieu en de externe veiligheid. De grondslag voor dit overlegorgaan is gelegd in

de Wet luchtvaart. Doel: De wet stelt dat CROS tot taak heeft om door overleg tussen de in artikel 8.34 bedoelde betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen.

Regelmatig overleg over de ontwikkeling van de mainport met de Provincie Noord-Holland, Gemeente Haarlemmermeer en Gemeente Amsterdam.

Internet; in 2005 beschikt Schiphol over NOMOS op Internet waarbij omwonenden zelf real-time informatie kunnen opvragen over de geluidsbelasting in hun omgeving. Verder zijn er diverse uitgaven (ook digitaal beschikbaar) waarin de ontwikkelingen op het gebied van Geluid, LUVO en Externe Veiligheid toegelicht en verduidelijkt wordt.

Schipholfonds; Het Schipholfonds is in 1994 op initiatief van Amsterdam Airport Schiphol opgericht en steunt door middel van donaties projecten die van maatschappelijk, cultureel of sportief belang zijn en in de omgeving van Schiphol worden ontwikkeld.

Schipholland; Schipholland is het informatieblad over Schiphol. Voor omwonenden en werknemers van Amsterdam Airport Schiphol. En natuurlijk geïnteresseerden. Schipholland verschijnt tweemaandelijks en wordt hier in PDF aangeboden.

Verantwoord ondernemen op Schiphol: jaarlijks verslag; Schiphol Group stelt zich tot doel om op maat-

schappelijk verantwoorde wijze te ondernemen. Door jaarlijks een verslag uit te brengen wil Schiphol stakeholders inzicht geven in de belangrijkste activiteiten en resultaten op het gebied van verantwoord ondernemen.

Digitale Nieuwsbrief; De digitale Nieuwsbrief zal eind juni 2005 voor het eerst verschijnen en is bestemd voor politici en bestuurders. De onderwerpen van de digitale nieuwsbrief zullen hebben betrekking op milieu, economie, werkgelegenheid en andere aspecten van Verantwoord Ondernemen.

Schadeschap Luchthaven Schiphol; Als omwonenden, bedrijven of instellingen schade lijden bij een project zoals de uitbreiding van Schiphol kunnen zij mogelijk recht hebben op schadevergoeding. Hiervoor kunnen zij terecht bij het Schadeschap Luchthaven Schiphol. Dit schadeschap is opgericht door de overheid.

#### 4. Conclusie

Op grond van de hier uitgevoerde benchmark kan de conclusie worden getrokken dat Nederland een veelvoud aan regels kent ten opzichte van de andere luchthavens en dat Schiphol ten opzichte van de hier genoemde luchthavens de enige luchthaven is waar capaciteitsbeperkende milieumaatregelen gelden. Volgens de sector is er ten opzicht van de andere hier genoemde Europese luchthavens geen sprake van een 'level playing field'.

# Bijlage 5      Overzichtstabel internationale regelgeving veiligheid

Onderdeel	Wettelijke grondslag	Inhoud op hoofdlijnen
luchtvaartketen		
Luchtvaartmaatschappij		
	ICAO Annex 1	Regelt de bevoegdheden personeel, inclusief bemanning, trainingsprogramma's en medische eisen;
	ICAO Annex 2	Rules of the air, regels waar de vlieger zich aan moet houden. Een efficiënt en veilig luchtverkeerssysteem vraagt om een set van internationaal overeen gekomen luchtverkeersregels, flight rules voor VFR en IFR verkeer. Pilot in Command is verantwoordelijk voor naleving regels;
	ICAO Annex 6, parts I, II en III	Operations of aircraft, regels waar de luchtvaartmaatschappij zich aan moet houden. De operatie van een vliegtuig gebruikt voor luchtvervoer moet zo veel mogelijk gestandaardiseerd zijn, dit bevordert de veiligheid. Geeft criteria voor safe operating criteria, maatschappijen moeten regels opstellen voor flight time van bemanning (max aantal uren), minimum operating limits;
	ICAO Annex 17	Security;
	ICAO Annex 18	Regels mbt Dangerous goods;
	JAR-OPS (Europese regelgeving)	Doel is waarborgen veiligheid van de operatie van het vliegtuig, beschrijving van vereisten voor de operatie van een luchtvaarttuig.
Opleiding en brevetterming	Joint Aviation Requirements voor Flight Crew Licensing (JAR-FCL) JAR-FCL 1 vliegtuigen JAR-FCL 2 helikopters JAR-FCL 3 medisch JAR-FCL 4 Boordwerktuigkundigen	Regels voor opleiding en brevetterming van cockpitpersoneel. Ontwikkeld voor alle beroeps- en verkeersvliegbewijzen. Nederlandse JAR-FCL loopt synchroon met de Engelse.

Onderdeel	Wettelijke grondslag	Inhoud op hoofdlijnen
<b>luchtvaartketen</b>		
Producten gebruikt bij de operatie	ICAO Annex 3	Meteo (KNMI); bemanning moet op de hoogte zijn van de meteorologische omstandigheden van de routes en de bestemming van de vlucht. Leveren van noodzakelijke informatie aan operators, bemanning, air traffic service units, search en rescue units;
	ICAO Annex 4	Aeronautical Charts (gemaakt door LVNL en geaccordeerd door DGL); veilige vluchttuitvoering vraagt om up-to-date navigatie data, beschikbaar ter alle tijden in een overzichtelijk format. Een plaatje zegt meer dan duizend woorden.
<b>Vliegtuigbouwer</b>		
	ICAO Annex 8	Airworthiness of Aircraft, de vliegtuigbouwindustrie gebruikt de certificatiestandaards uit de ICAO regelgeving om er industriestandaards van te maken (MAPS, Minimum Aircraft System Performance Specifications), MOPS (Minimum Operational Performance Specification), een vliegtuig moet ontworpen, geconstrueerd en gebruikt worden in overeenstemming met vereisten zoals opgesteld door lidstaat waar vliegtuig is geregistreerd, technische standaards, ontwikkelingseisen systemen, motoren, constructies;
	JAR en FAR 25	Certificatiedocumenten voor het specificeren van vliegtuigen, opgesteld door FAA en JAA. Veel (gerelateerde) documenten zijn geharmoniseerd, heeft geresulteerd in een update slag; nieuwe standaardisering.
Onderhoud	ICAO Annex 6 JAR-OPS	Operator krijgt AOC gebaseerd op JAR-OPS, waarbij aangetoond is dat wordt voldaan aan de eisen t.a.v. het opereren van een vliegtuig. Daaronder valt ook maintenance. JAR-OPS betreft nieuwe regelgeving t.o.v. ICAO Annex 6, waarbij de laatste stand van de technieken zijn meegenomen;
	ICAO Annex 8 (hoofdregegeving)	Afgifte van bewijs van Luchtwaardigheid (AOC), wordt naast het gebruik van het vliegtuig ook naar de staat van het vliegtuig gekeken.

Onderdeel	Wettelijke grondslag	Inhoud op hoofdlijnen
<b>luchtvaartketen</b>		
Luchthaven		
	ICAO Annex 14	Aerodromes; inrichting luchthaven vindt plaats op basis van gestelde criteria, planning, operatie en onderhoud van luchthavens.
	ICAO Airport Service Manual, part 8/9	Operationele kwaliteitsbewaking van start-/ landingsbanen en rijbanen
Incidenten	ICAO Annex 13	De oorzaken van een luchtvaartongeval of een serieus incident moeten geïdentificeerd worden teneinde herhaling te voorkomen
Luchtverkeersleiding (LVNL)		
	ICAO Annex 1	Regelt de bevoegdheden luchtverkeersleiders, trainingsprogramma's en medische eisen.
	ICAO Annex 10	Aeronautical Communications Vol I navigational aids en Communication;
	ICAO Annex 11/ Doc 4444 (PANS-ATM)	Air Traffic services, Nav en com eisen;
	ICAO Annex 15/ Doc 8168 (PANS-OPS)	Aeronautical Information Services; uitgifte NOTAM, SNOWTAM, (AIRAC) AIP-supplements/amendements, controle op obstakels;
		In Nederland is LVNL nu verantwoordelijk voor het ontwerpen van aan- en uitvliegroute.
Overig		
	Safer Skiesprogramma	In 1998 zijn een Amerikaans en een Europees veiligheidsinitiatief tot stand gekomen. Deze initiatieven richten zich op het ontwikkelen van een proactief luchtvaartveiligheidsbeleid, anticiperend op de voorziene

Onderdeel luchtvaartketen	Wettelijke grondslag	Inhoud op hoofdlijnen
		<p>groei van de burgerluchtvaart in het komende decennium.</p> <p>Het Amerikaans streven is er op gericht de ongevalsratio in de burgerluchtvaart binnen tien jaar met tachtig procent omlaag te brengen. Dit Amerikaans Safer Skies-programma beoogt daarmee het consumentenvertrouwen in de veiligheid van de Amerikaanse burgerluchtvaart te herstellen en op de langere termijn de veiligheid te borgen bij toenemend vliegverkeer. Safer Skies is een op hoog politiek niveau gestuurd top-down programma, waaraan, naast de FAA, de volledige Amerikaanse luchtvaartindustrie zich heeft verplicht. Dit Amerikaanse initiatief is ook voor de Europese situatie van belang. Europese overheden en industrieën staan weliswaar sympathiek tegenover het op Amerikaanse leest geschoeide Europese veiligheidsinitiatief, maar een vergelijkbare politieke impuls ontbreekt. Mede daarom steunt Nederland ook de tot standkoming van het Europese initiatief EASA.</p> <p>Dit instituut moet de Europese regelgeving op het gebied van veiligheid tot haar taak rekenen. Nederland is voorstander van snelle tot standkoming van EASA met een takenpakket van licentieverstrekking, vliegtuigen tot en met luchthavens en ATM)</p>
Overheid	ICAO Annex 12	Search and rescue
SAFA	ICAO	<p>Bij buitenlandse verkeersvliegtuigen die Nederland aandoen worden onaangekondigd inspecties uitgevoerd, de SAFA inspecties. Inspecteert de naleving van verplichte veiligheidseisen die door ICAO zijn opgesteld, die gelden op operationeel gebied, technische aspecten en de veiligheid van passagiers. SAFA-team controleert de vliegtuigen, vluchtvoorbereiding en vluchtdocumenten. Afhankelijk van de bevindingen kan een maatschappij een opmerking, waarschuwing of een startverbod opgelegd krijgen totdat de problemen opgelost zijn. Nederlandse luchtvaartmaatschappijen worden ook in het buitenland geïnspecteerd.</p>

# Bijlage 6 Beperkingen TRG systematiek

## Sector voorstel

Een voorstel tot terugkeer naar de bron (bronbeleid) is niet uniek in de Nederlandse geschiedenis. Het vraagt om een 180 graden “reverse”, maar dat is eerder voorkomen. Het huidige EV stelsel is gebaseerd op een filosofie van handhaving aan het eind van een complexe keten: voorkomen van de gevolgen op de grond van een vliegongeluk (niet eens het vliegtuig zelf). Dit is vergelijkbaar met de methode die onze voorouders in het Noorden van ons land toepasten door gebruik te maken van terpen in plaats van dijken. Elk huis werd afzonderlijke bescherming geboden. Resultaat: een enorme inspanning en het open land lag braak en was vaak onbruikbaar. Door gebruik te maken van een systeem van maximale veiligheid aan de bron (dijken), zoals door de sector voorgesteld, wordt hetzelfde bereikt en zelfs meer. Het is beter beheersbaar, beter controleerbaar en de omgeving wordt maximale veiligheid geboden ondanks het gebruik van het omliggende land. Bovendien sluit bronbeleid ook beter aan bij een juiste verdeling van de verantwoordelijkheden. Wat is dan nog de toegevoegde waarde van de

Nederlandse EV regelgeving? De enige resultante van jaren EV onderzoek is een vaste TRG waarde welke, in praktische zin, het aantal vliegbewegingen maximeert (terwijl de Overheid juist had aangegeven niet langer naar aantallen maar naar de effecten te zullen kijken). Wellicht makkelijk voor handhaving maar zegt *niets* over de veiligheid.

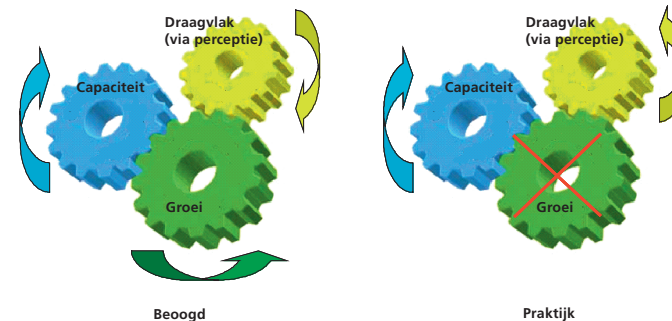
## Huidige TRG stelsel in de praktijk

Het TRG-stelsel biedt *schijnveiligheid*. Een grenswaarde stellen d.m.v. een TRG is geen garantie voor grotere veiligheid. Bovendien leven we in een risicomaatschappij waarbij burgers er ook rekening mee moeten houden dat een ‘risico 0’-maatschappij niet reëel is. We moeten op Europees niveau verder werken aan internationale regelgeving ter bevordering van de veiligheid.

De werking van het EV-stelsel (TRG-systematiek) wordt gedaan aan de hand van een ‘EV-machine’, een machine bestaat uit verschillende mechanismen welke allemaal afzonderlijk een bijdrage leveren aan het



geheel. Alleen als alle onderdelen (schakels) juist gemonteerd zijn zal de machine goed werken. Zodra er bij de constructie een onderdeel verkeerd geplaatst is (of bij ontwerp vergeten is mee te nemen) loopt de machine vast. Er dient een onderscheid gemaakt te worden in de blijkbaar beoogde werking van het TRG-stelsel en de praktijk. Deze twee hoeven niet noodzakelijk overeen te komen. Vooraf kunnen de bedoelingen (de intentie) nog zo goed zijn, en in theorie zou alles ook perfect werken, de praktijk kan anders in elkaar zitten waardoor de TRG-systematiek niet aansluit. De geconstateerde verschillen tussen theorie (beoogde werking) en de praktijk geven aan waar de kapotte schakels zitten in het systeem.



De wisselwerking tussen capaciteit, draagvlak en groei

De 'EV-machine' bestaat uit twee afzonderlijke mechanismen, een Capaciteits-mechanisme en een Draagvlakmechanisme. Uitgangspunt was dat de EV-normering ook aan moet sluiten bij de beleving van de omgeving. Groei van het luchtverkeer (wens sector) kan samengaan met een leefomgeving waar men zich veilig

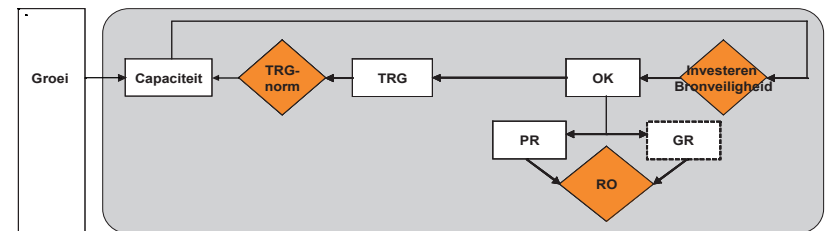
voelt (wens omwonenden) en tegelijkertijd uitbreidingsmogelijkheden voor gemeenten (wens gemeenten). Een realistisch scenario mits de Overheid de juiste randvoorwaarden schept.

### Beoogde situatie TRG-normering

Onderstaande tekst geeft een beschrijving van een blijkbaar beoogde werking van het TRG-stelsel. De praktijk wordt hierna afzonderlijk behandeld waarbij duidelijk wordt dat de 'theorie' van TRG niet aansluit bij de praktijk, waardoor het stelsel niet werkbaar is voor de sector.

### Capaciteits-mechanisme

Het capaciteitsmechanisme begint bij "Investerings Bronveiligheid". De mate waarin investeringen plaatsvinden, is van invloed op de ongevalkans (OK). Investeren is een bewuste keuze, in dit geval door alle partijen van de luchtvaartsector. Zo bepalen luchtvaartmaatschappijen of er geïnvesteerd gaat worden in nieuwe vliegtuigen en het inbouwen van nieuwe systemen. In onderstaande figuren worden keuzemomenten aangegeven dmv een ruitvorm, rechthoeken zijn resultanten van genomen beslissingen. De ontwik-



Capaciteits-mechanisme

keling van de ongevalkans (OK) is het resultaat van de mate waarin investeringen plaatsvinden. Investerings in Bronveiligheid resulteren in een lagere ongevalkans.

Hoe Gemeenten en Provincies omgaan met de ruimtelijke ontwikkeling rond de luchthaven Schiphol is eveneens een keuze. Een keuze die door het bevoegde gezag genomen wordt. Het Ruimtelijke Ordeningsbeleid wordt (gedeeltelijk) gebaseerd op het Plaatsgebonden en Groepsrisico. Deze twee risicomaten geven een indicatie van de risiconiveaus in de omgeving.

De ongevalkans is één van de elementen die het Plaatsgebonden en Groepsrisico bepaalt. Een lagere Ongevalkans resulteert dus ook in lagere Plaatsgebondenrisico waarden. Daarmee ontstaat er voor gemeenten nieuwe locaties waar (bij)gebouwd kan worden. Veiligheidsrisico's door vliegverkeer vormen namelijk geen probleem.

De Wet luchtvaart stelt met behulp van een kwantitatieve norm, het Totaal risicogewicht (TRG), een grens aan het totale risico van het vliegverkeer van en naar de luchthaven Schiphol. De grootte van de in de Wet vastgelegde TRG-norm is een Politieke keuze. Elk (gebruiks) jaar wordt bepaald of de TRG-waarde over de betreffende periode binnen de TRG-norm (grenswaarde) blijft. Zolang de TRG-waarde beneden de norm blijft, is verdere groei van het vliegverkeer (capaciteit) mogelijk. Het TRG is het product van de gemiddelde *ongevalkans*, het aantal vliegtuigbewegingen en het gemiddelde start-

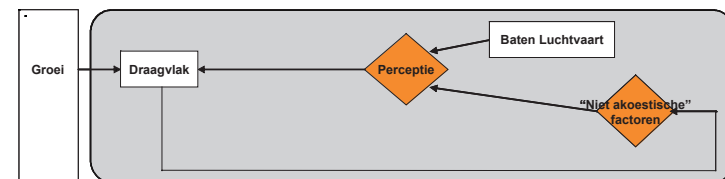
gewicht van de vlootsamenstelling over een periode.

Een lagere ongevalkans zorgt voor een gemiddeld lagere TRG-bijdrage per vliegtuigbeweging. Bij een gelijkblijvend veiligheidsniveau kunnen er daarmee meer vliegtuigbewegingen binnen de TRG-norm afgehandeld worden. Hiermee zou er een directe relatie tussen capaciteit en de TRG-norm bestaan.

Dit mechanisme begint bij de keuze wel/niet te gaan investeren in bronveiligheid. Als dit mechanisme bekend is en er bestaat behoefte aan een grotere capaciteit leidt dit tot een *incentive* om ook daadwerkelijk te gaan investeren. Dit is de eerste loop van de 'EV-machine', de 'capaciteits-loop'. Een dergelijke loop functioneert als een vliegwiel, en heeft een versterkende werking. Investeren leidt tot een grotere capaciteit leidt tot meer investeringen etc.

### Draagvlak-loop

Naast Capaciteit is Draagvlak een tweede essentiële voorwaarde voor Groei. Het Draagvlakmechanisme vormt de tweede loop in de 'EV-machine'. De verschillende schakels worden hierna afzonderlijk toegelicht.



*Draagvlak-mechanisme*

Draagvlak wordt bepaald door perceptie. Perceptie is de manier waarop individuen de werkelijkheid waarnemen. Naast de werkelijkheid (de feiten) zijn percepties ook 'echt' of 'waar'. Zo kan een glas half vol of half leeg zijn. Beide percepties zijn even reëel en het één is niet 'meer waar' dan het ander. Een zelfde redenering gaat op voor de risicobeleving van het wonen/werken in de omgeving van een luchthaven. Percepties kleuren wat iemand ziet, en bepalen de interpretatie van gegeven informatie. Percepties zijn uiteindelijk bepalend voor de houding en daarmee het gedrag van individuen. Uit psychologisch onderzoek is bekend dat percepties grotendeels bepaald worden door *kwalitatieve* factoren als vrijwilligheid of *beheersbaarheid*.

Doordat de context van gegeven informatie erg belangrijk is zijn Percepties stuurbaar. 'Perceptiemanagement' betekent *niet* het verdraaien van feiten, alleen de context veranderen. Van invloed op perceptie zijn 'niet akoestische factoren' en de Baten van de Luchtvaart. Naast een negatief verband tussen geluidsvolume (akoestische factor) en de veiligheidsbeleving (een vliegtuig welke veel/meer geluid produceert wordt als onveilig(er) beschouwd), zijn er andere factoren die bepalend zijn voor de uiteindelijke veiligheidsbeleving van personen op de grond.

De invloed van de 'niet akoestische factoren' verschilt per persoon. Afhankelijk of een individu overwegend een positieve of negatieve denker is, in combinatie met

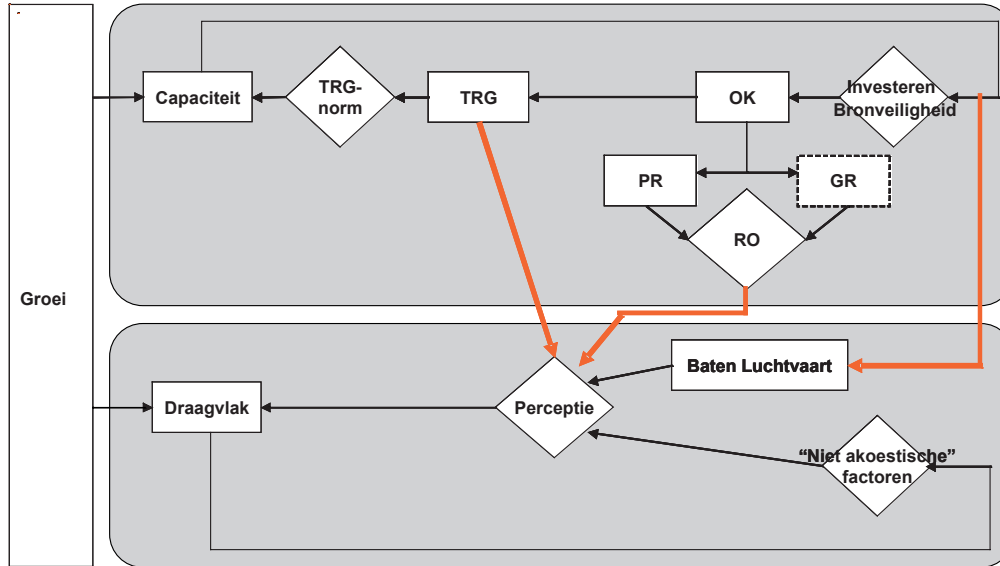
reeds opgedane ervaringen uit het verleden, wordt informatie (objectieve feiten) op een andere wijze (positief/negatief) geïnterpreteerd. Draagvlak is hier bepalend voor, hiermee bestaat er ook bij het Draagvlakmechanisme een loop. Een positievere perceptie leidt tot een groter draagvlak, een groter draagvlak leidt tot een positieve doorwerking van de niet-akoestische factoren. Draagvlak als katalysator, het brengt het draagvlakmechanisme op gang en houdt deze in versterkte vorm in takt. Hiermee zou er een directe relatie bestaan tussen Draagvlak en de stuurbare 'niet akoestische factoren'.

Naast de 'niet-akoestische factoren' zijn de baten van de luchtvaart van invloed op de perceptie. Een activiteit welke voor maar (relatief) weinig toegevoegde waarde zorgt (in termen van werkgelegenheid, welvaart en economische groei etc) wordt als risicovoller beschouwd dan een activiteit welke veel baten voor de maatschappij genereert. Luchtvaart funktioneert als een economische motor en zorgt voor veel directe en indirecte baten. Dit is echter niet bij alle partijen even bekend.

### **Dwarsverbanden Capaciteits- en Draagvlak mechanismen**

De totale 'EV-machine' kan dus opgebouwd gedacht worden uit twee afzonderlijke mechanismen. Elk van de mechanismen levert een eigen bijdrage aan de uiteindelijke groeimogelijkheden. Tussen beide deel-

systemen bestaan echter ook dwarsverbanden. Hiermee wordt het een geïntegreerd systeem, waarbij Capaciteit, Draagvlak en Groei met elkaar samenhangen en ook samengaan. Hiermee kan gewerkt worden aan een win-win-win situatie.



*Interactie draagvlak- en capaciteitsmechanismen*

Allereerst zou er een directe relatie bestaan tussen de TRG-waarde en Perceptie. Door de Overheid is dmv een TRG-norm een grens aan de maximale hoeveelheid veiligheidsrisico's gesteld die het vliegverkeer van en naar Schiphol kunnen veroorzaken. Bij het vaststellen van de grenswaarde (norm) heeft de Overheid een bepaald beschermingsniveau voor ogen gehad. Het resulterende veiligheidsniveau is een direct gevolg van

deze Politieke keuze. Indien de luchtvaartsector gedurende de vastgestelde periode (een gebruiksjaar) met het vliegverkeer binnen de TRG-norm blijft, betekent dit dat het beoogde veiligheidsniveau gehaald is en dat daarmee de omgeving verzekerd is van een veilige woon- en werkomgeving. Er wordt immers voldaan aan de veiligheidsnorm. In de beoogde situatie betekent dit dat de mensen zich dan ook veilig zouden moeten voelen. Daarmee bestaat er een verband tussen de TRG-waarde (realisatie veiligheidsniveau) en Perceptie. (Of dit ook inderdaad het geval is wordt later behandeld)

Hoe groot de baten van de luchtvaart zijn wordt bepaald door de Capaciteit. Alleen al in termen van werkgelegenheid levert elke extra miljoen passagiers 1.000 banen op. Dit vormt het tweede dwarsverband tussen het Capaciteitsmechanisme en het Draagvlakmechanisme. Een groei van de capaciteit zorgt voor grotere baten, daarmee tot een betere perceptie, meer Draagvlak en daarmee weer tot verdere groei-mogelijkheden.

De invulling die lokale overheden (gemeenten en provincies) aan de ruimtelijke ordening geven is tevens van invloed op de veiligheidsbeleving (perceptie) van individuen. De Ruimtelijke Ordening (RO) is een bewuste keuze en daarmee stuurbaar. Het bevoegd gezag bepaalt waar wel/niet gebouwd mag worden. Indien bestemmingsplannen geen bebouwing (woningen en bedrijven) toestaan in de omgeving van

de luchthaven, gaat hier het signaal vanuit dat het wonen/werken op deze locaties blijkbaar onveilig is.

Hiervoor is steeds uitgegaan van het *wel* investeren in bronveiligheid. De EV-machine werkt echter ook indien er door de sector besloten wordt om *niet* te gaan investeren in bronveiligheid. Niet investeren leidt tot een kleinere verbetering van de ongevalkans (minder snel dan mogelijkwerwijs haalbaar is). Dit heeft een negatieve doorwerking in het Plaatsgebondenrisico en de TRG-waarde. Daarmee kan de capaciteit minder groeien. Dit is ook logisch, immers een keuze om niet te gaan investeren in veiligheid mag niet beloond worden met groei ruimte. Het beoogde mechanisme werkt dus twee kanten op.

### **Samenvatting beoogde situatie**

De beoogde situatie van de TRG-normering kan als volgt kort weergegeven worden: bij sectorpartijen is bekend dat investeren in bronveiligheid tot een groei van de capaciteit leidt. Vanwege de aanwezige behoefte naar een grotere capaciteit wordt er ook daadwerkelijk geïnvesteerd in de bronveiligheid. Een lagere ongevalkans resulteert in een lagere TRG-waarde waardoor een vergroting van de capaciteit mogelijk is. Zolang de sector binnen de veiligheidsnorm blijft (TRG-norm) wordt het veiligheidsniveau gehaald, wordt de omgeving beschermd en voelt men zich bovendien ook veilig. Dit leidt tot een vergroting van het draagvlak wat weer positief doorwerkt naar de

Groeimogelijkheden. De twee loops fungeren als vlieg-wiel en versterken dit effect. Hiermee zou groei samen gaan met een veilige leefomgeving.

De vraag is echter of het beoogde mechanisme zich in de praktijk ook daadwerkelijk voor kan doen. Daarom wordt in de volgende paragraaf de praktijk van het TRG-stelsel besproken.

### **Praktijk TRG-normering**

Vanuit de beoogde werking van de 'EV-machine' is bekend dat investeren in Bronveiligheid tot een groei van de capaciteit zou moeten resulteren. De luchtvaartsector investeert constant in bronveiligheid verbeterende maatregelen. Dat deze investeringen ook inderdaad effect hebben op de veiligheid van het luchtvaartstelsel blijkt uit de ontwikkeling van de ongevalratio. Cijfers van de FAA <sup>7)</sup> tonen aan dat het veiligheidsniveau gedurende de laatste 15 jaar alleen al met een factor 6 verbeterd is. Echter, de relatie met draagvlak bestaat niet. De TRG-systematiek sluit niet aan bij de beleving van mensen in de omgeving: In de perceptie verandert er niets als er geïnvesteerd wordt. Het alleen maar voldoen aan een grenswaarde is immers geen garantie dat er geen ongevallen meer plaatsvinden. Hierbij kan een vergelijking gemaakt worden met een zogenaamde orientatiewaarde voor het Groepsrisico waarover professor Hafkamp en Stallen stellen dat deze: "*vaker tot maatschappelijke onrust en bestuurlijke problemen dan tot acceptabele oplossingen*" leiden.

7) [FAA's 'Stock' in Safety, Aviation Week & Space Technology/July 14, 2003]

In het beoogde stelsel zorgde een lagere ongevalkans ook tot een lagere TRG-waarde. De praktijk laat echter een heel ander beeld zien. Ondanks dat investeringen in Bronveiligheid tot een lagere feitelijke ongevalkans leiden, resulteert dit *niet* in een lagere TRG-waarde. De TRG-waarde wordt namelijk bepaald op basis van vastgelegde ongevalkansen welke zich *niet* aanpassen aan de feitelijke ontwikkeling van het veiligheidsniveau. Door de hogere (wettelijke) ongevalkansen te hanteren valt de TRG-waarde ook hoger uit. Zie onderstaande tabel ter illustratie. Hiermee creëert het mechanisme in plaats van de bekende schijnveiligheid een schijnonveiligheid. Feitelijk is de luchtvaart veiliger geworden maar op papier lijkt het onveiliger. Bovendien moet het doel van investeren in veiligheid niet het creëren van ruimte in een TRG-norm zijn, maar het daadwerkelijk veiliger maken van de bron (het vliegverkeer) zelf.

	Wet	Feitelijk
(1) Ongevalkans	0,005	0,004 <sup>1</sup>
(2) Gewicht (MTOW)	2	2
(3) Aantal vliegbewegingen	1.000	1.000
TRG (1 x 2 x 3)	10	8

Noot 1 – (betreft willekeurig gekozen getallen, ter illustratie) Investeren in Bronveiligheid resulteert in een feitelijke ongevalkans (0,004) welke lager is dan de (vooraf vastgelegde) waarde (0,005) in de wet.

Doordat een grotere veiligheid niet terug te zien is in een lagere TRG-waarde kun je met de vastgestelde TRG-norm ook niet *verder* groeien. Binnen de

TRG-grenswaarde kunnen immers niet meer vliegtuigbewegingen plaatsvinden. Daarmee heeft dit een negatieve uitwerking op de capaciteit. Dit staat haaks op het eerder veronderstelde uitgangspunt dat investeren in bronveiligheid in een groei van de capaciteit zou kunnen resulteren.

Een lagere ongevalkans heeft een positief effect op het (werkelijke) risico. Het risico op een locatie is namelijk afhankelijk van het risico per vliegtuigbeweging, de ongevalkans. In het verleden vastgestelde risicocontouren bepalen waar wel en niet door de gemeenten gebouwd mag worden. Deze risicocontouren zijn berekend op basis van oudere (hogere) ongevalkansen dan die thans geldig zijn. Doordat de bouwbeperkingen voor een langere periode vastgesteld zijn werkt dit negatief door in de Ruimtelijke Ordening. Doordat op bepaalde locaties niet gebouwd mag/kan worden, kan dit uitgelegd worden alsof deze betreffende locaties onveilig zijn. Het Ruimtelijke Ordenings mechanisme werkt dus *niet* correct.

Bovendien blijkt de gedachte relatie tussen de TRG-waarde en Perceptie *niet* op te gaan. Zowel in het gebroken gebruiksjaar 2003 als in het volledige gebruiksjaar 2004 is de sector (ruim) binnen de wettelijke TRG-grenswaarde gebleven. Desondanks bestaat bij een gedeelte van de omgeving een gevoel van onveiligheid. Ondanks dat de Overheid met de TRG-norm een beschermingsniveau vast heeft willen leggen,

werkt dit mechanisme niet zoals bedoeld. Binnen de grenswaarden blijven geeft *geen* gevoel van (voldoende) veiligheid. Wel lijkt er een relatie te bestaan tussen Capaciteit en Perceptie. Meer vliegtuigbewegingen heeft een negatief effect op de veiligheidsgevoelens van omwonenden. De huidige EV-normering sluit dus niet aan bij de wens uit de omgeving aan een grotere veiligheid. Bovendien is het ook niet eerlijk om te 'garanderen' dat absolute veiligheid bestaat. Zoals bekend leven we in een risicosamenschap waarin er altijd een restrisico zal blijven bestaan. Wat wij als sector alleen kunnen doen is er voor zorgen dat dit restrisico geminimaliseerd wordt.

#### **Beoogd vs Praktijk**

De praktijk sluit dus niet aan bij een EV-normering. De beoogde werking van de mechanismen in het TRG-stelsel doet zich in de praktijk niet voor. De volgende tabel geeft een overzicht van de verschillen tussen de beoogde werking en de praktijk. Groen staat hierbij voor een positieve richting en rood voor een negatieve werking van het mechanisme.

Tabel – vergelijking werking mechanismen in de beoogde situatie en de praktijk

Mechanisme	Omschrijving	Situatie	
		Beoogd	Praktijk
(1a)	Investeren Bronveiligheid resulteert in <i>grotere</i> capaciteit (eerste instantie)		
(1b)	Investeren Bronveiligheid resulteert in <i>grotere</i> capaciteit (na doorlopen van een EV-machine cyclus)		
(2)	Investeren Bronveiligheid resulteert in een <i>lagere</i> ongevalkans		
(3a)	Een lagere ongevalkans resulteert in een lager Plaatsgebonden Risico (PR)		
(3b)	Een lagere ongevalkans resulteert in een lager Groepsrisico (GR)		
(3c)	Een lagere ongevalkans resulteert in een lager TRG		
(4a)	Een lager PR resulteert in bouwmogelijkheden, Ruimtelijke Ordening		
(4b)	Een lager GR resulteert in bouwmogelijkheden, Ruimtelijke Ordening		
(5)	Een lagere TRG-waarde resulteert in <i>meer</i> ruimte in de TRG-norm		
(6)	Ruimte in TRG-norm resulteert in een <i>grotere</i> capaciteit		
(7a)	TRG als signaalwaarde voor veiligheid, indien binnen de grenzen gebleven wordt, ervaart men dit ook als veilig (Perceptie)		
(7b)	Meer vliegtuigbewegingen (capaciteit) resulteert in <i>groter</i> onveiligheidsgevoel (Perceptie)	Niet	
(7c)	Vanuit de Ruimtelijke Ordening gaat een positieve signaalwaarde uit op de Perceptie		
(8)	Mechanisme (7a) en (7c) hebben een positieve invloed op de Perceptie en daarmee ook op het Draagvlak		
(9)	Incentives in het TRG-stelsel resulteren in het kunnen realiseren van de Mainportdoelstelling		



Prof. drs G.J. Cerfontaine  
President & CEO

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
T.a.v. mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen  
Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 90771  
2509 LT 's-GRAVENHAGE

Telefoonnummer	Briefnummer	Bijlage	
020-6012309	517	1	
Faxnummer	Behandeld door	Uw schrijven d.d.	Schiphol,
020-6013123	--	--	29 juni 2005

Betreft: Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Hierbij ontvangt u het verbetervoorstel "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio", een gezamenlijke uitgave van Schiphol Group, KLM en Luchtverkeersleiding Nederland. Ons verbetervoorstel gaat in op zowel de lasten als de lusten van de mainport. Met ons verbetervoorstel willen we onze bijdrage leveren aan de evaluatie van het Schipholbeleid.

In uw Plan van Aanpak Schipholbeleid geeft u aan dat u bepaalde informatie nodig heeft om ingediende verbetervoorstellen te kunnen beoordelen. Uiteraard kunt u al deze informatie uitgebreid terugvinden in ons verbetervoorstel en de bijbehorende deelrapporten. In de bijlage bij deze brief is voor uw gemak de gevraagde informatie kort opgesomd inclusief verwijzingen naar de bijgevoegde documenten.

Wij vertrouwen erop dat u onze bijdrage, samen met de bijdragen van vele anderen, kunt verwerken tot een evenwichtig eindresultaat in het kader van de evaluatie. Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio doen we namelijk niet alleen. Dit doen we graag met u en de regio samen.

Met vriendelijke groet,  
SCHIPHOL GROUP  
Mede namens KLM en Luchtverkeersleiding Nederland,



Prof. drs. G.J. Cerfontaine  
President & CEO

**Bijlage "Benodigde informatie verbetervoorstel"**

Benodigde informatie	Verbetervoorstel sector	Zie ook in de volgende hoofdstukken
1. Heldere beschrijving van het voorstel	Een structureel verbeterd milieustelsel waarin zowel ruimte is voor mainportontwikkeling als voor afspraken met de regio. Dit verbeterde milieustelsel is gebaseerd op concrete randvoorwaarden en vier nader in te vullen pijlers.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoofddocument: hoofdstuk 4</li> <li>• Deelrapport 2: hoofdstuk 6</li> </ul>
2. Het motief voor het voorstel	Een sterke mainport voor een concurrerend Nederland.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoofddocument: hoofdstuk 2</li> <li>• Deelrapport 1</li> </ul>
3. Een onderbouwing van het voorstel	Ervaringen opgedaan: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. met het huidige milieustelsel sinds de ingebruikname van de Polderbaan;</li> <li>2. op andere luchthavens in Europa, zoals blijkt uit de benchmark over milieustelsels.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoofddocument: hoofdstuk 3</li> <li>• Deelrapport 2: hoofdstukken 4 en 5</li> <li>• Deelrapport 2: bijlage 4</li> </ul>
4. Verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving	Schiphol kan groeien waardoor de mainportpositie behouden kan blijven. Tegelijkertijd zal met alle mogelijke middelen de overlast in de regio zoveel mogelijk worden beperkt door informatie, overleg, inspraak, innoverende bronmaatregelen, en gebiedsgerichte compensatie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoofddocument: hoofdstukken 2, 3 en 4</li> <li>• Deelrapport 1</li> <li>• Deelrapport 2: hoofdstukken 4, 5 en 6</li> </ul>
5. Informatie over de wijze van invoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden	De sector stelt drie fases voor ter verbetering van het beleid: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Een betere benutting van de capaciteit binnen het huidige milieustelsel. Dit is realiseerbaar vóór november 2006.</li> <li>2. Een proefperiode waarin in overleg met de regio oplossingen ter beperking van hinder kan worden uitgetoet. Een proefperiode is mogelijk zodra de kaders hiervoor door de overheid zijn bepaald. Een proefperiode kan het best uitgevoerd worden in het gebruiksjaar 2007 (tussen oktober 2006 en november 2007).</li> <li>3. Een structureel verbeterd milieustelsel waarin zowel ruimte is voor mainportontwikkeling als voor afspraken met de regio. De realisatie van deze verbeteringen zijn zo spoedig mogelijk nodig.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoofddocument: hoofdstuk 3</li> <li>• Deelrapport 2: hoofdstuk 6</li> </ul>



Digitaal  
beschikbaar

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

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: 30 JUNI 2005	
Afgelast op: 28 JUNI 2005	
L.H. [handwritten]	Ondergeten

Betreft: Evaluatie Schipholwet

Uithoorn, 27 juni 2005.

Ik maak gaarne gebruik van het recht dat ik als burger heb in het kader van de evaluatie van de Schipholwet. Ik doe dan ook de volgende verbetervoorstellen c.q. rechten:

- > **Het gebruik van de Aalsmeerbaan dient in overeenstemming gebracht te worden met de eisen volgens de PKB 1995, dwz dat de maximale geluidbelasting in overeenstemming is met de beperkingen zoals gegeven voor de indicatieve contouren en punt K.**

Hoewel het eigenlijk verboden zou moeten worden om in zuidelijke richting te starten vanaf de Aalsmeerbaan, omdat over dichtbevolkt gebied wordt gevlogen, wordt sinds de komst van de Polderbaan, de Aalsmeerbaan **meer** in plaats van het beloofde **minder** gebruikt. Volgens mij is zelfs ooit door Schiphol NV geopperd om de Aalsmeerbaan te sluiten met de komst van de Polderman, maar is dit later weer herzien.

Ik ervaar geen gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe beleid. De motie Eurlings, van Gijzel, Te Veldhuis uit 2001, waarin werd beloofd, dat de PKB Schiphol 1995 gelijkwaardig zou worden omgezet in de (huidige) nieuwe Luchtvaartwet.

Het kan niet zo zijn dat Schiphol NV boven de Wet leeft. De Wet dient dus gerespecteerd en nageleefd te worden ook door Schiphol NV. In de PKB werd o.a. afgesproken dat het gebruik van de Aalsmeerbaan verminderd zou worden met de komst van de Polderbaan. Dit is niet gebeurd, in tegendeel.

Indien de LVNL meer oog heeft voor de mensen op de grond, zou een selectie van lichte vliegtuigen bij het starten vanaf de Aalsmeerbaan de geluidsoverlast kunnen beperken.

W.

- \*• **Herontwerp van de uitvliegroute vanaf de Aalsmeerbaan in zuidelijke richting zodanig dat uitvliegroute wordt aangepast aan het baanpatroon voor landende vliegtuigen, d.w.z. uitvliegen in een rechte lijn.**

Om Uithoorn West, Zuid en De Kwakel te ontlasten stel ik voor de uitvliegroute 18L LEKKO iets te verleggen. Indien men bij starts in zuidelijke richting de volledige startbaan gebruikt, selecteert op lichtere vliegtuigen en de rechte lijn volgt die ook gebruikt wordt voor landingen op de Aalsmeerbaan (dus een kaars rechte baan), zal de overlast in bovengenoemde gebieden sterk verminderen. Een vliegtuig stijgt sneller in een rechte baan, waardoor de overlast verder afneemt en er minder over bebouwd gebied gevlogen wordt. Er wordt dan voornamelijk over industrie- en kassengebied gevlogen in plaats van over dichtbevolkte gebieden. Bij het starten vanaf de Aalsmeerbaan in zuidelijke richting wordt nu over **dichtbevolkt** gebied volgens de rode contour in de afbeelding hieronder gevlogen. Het ligt meer voor de hand om **rechtuit te vliegen** volgens de **groen contour**; dat wil zeggen **over kassen- en industriegebied tussen Kudelstaart en De Kwakel** (zoals nu ook al bij het landen op de Aalsmeerbaan gebeurt).



W/

- ***Herontwerp van het routesysteem zodanig dat uitvliegroute 18L ARNEM/ANDIK ofwel geheel vervalt ofwel uitsluitend kan worden gebruikt door licht vliegverkeer dat in staat is het theoretische grondpad over de Bovenkerkerpolder nauwkeurig te volgen.***

De uitvliegroute 18L Arnem/Andik ten noorden van Uithoorn, bezorgt thans veel overlast voor de aanliggende woongebieden in Uithoorn. Door de krappe bocht die vliegtuigen hier op lage hoogte maken, is de hinder relatief erg groot en is het voor vliegtuigen moeilijk om het geluidsoptimale vliegpad te volgen.

- ***Hef gebruik alle banen tezamen dient in overeenstemming gebracht te worden met de eisen volgens de PKB 1995, op het gebied van fijn stof, NO, NO<sub>2</sub>, CO, CO<sub>2</sub> etc.***

Nederland is één van de meest vervuilde landen ter wereld als het gaat om de luchtkwaliteit. Schiphol NV levert hier een zeer negatieve bijdrage aan: van [illegale] kerosinelozingen tot NO<sub>x</sub>. Speciaal de verontreiniging door gebruik van de Aalsmeerbaan dient beperkt te worden, omdat de uitvliegroute over relatief dichtbevolkte gebieden gaat.

Een van de doelstellingen van de evaluatie van de Schipholwet is: "Het vergroten van het draagvlak en (terug)winnen van vertrouwen in het Schipholbeleid". Ik verwacht met mijn voorstellen hieraan een bijdrage te leveren en wens u allen veel wijsheid toe bij de evaluatie. Fair play, please.

Hoogachtend,



# GGD

## Amstelland - de Meerlanden



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

**Plaats/datum** : Amstelveen, 28 juni 2005  
**Ons kenmerk** : dir05122  
**Bijlage(n)** : -  
**Onderwerp** : Verbetervoorstel in het kader van het Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid

Geachte heer, mevrouw,

Bij deze maken de gezamenlijke GGD'en van de gelegenheid gebruik een verbetervoorstel in te brengen in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid. In 'Evaluatie Schipholbeleid, Plan van aanpak' geeft u aan dat de evaluatie drie hoofdelementen bevat, te weten uitvoering van de motie Baarda c.s., toetsen van de effectiviteit van het beleid en tenslotte verkennen en waar nodig doorvoeren van verbeteringen. Inbreng van belanghebbenden beperkt u in het plan van aanpak feitelijk tot het inbrengen van verbetervoorstellen. Desalniettemin willen wij kenbaar maken, dat wij ons zorgen maken over de beperkte aandacht die de invloed van de luchthaven op de gezondheid\* (inclusief hinder, onrust en slaapverstoring) van omwonenden in de evaluatie krijgt.

In het kader van de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (GES) is sinds 1991 onderzoek verricht naar de invloed van Schiphol op de gezondheid van omwonenden in onze GGD-regio's. De derde fase van de GES vindt momenteel, mede in uw opdracht, plaats. Doel van deze gezondheidsmonitoring is "door het periodiek bepalen van de milieubelasting samenhangend met de activiteiten van de luchthaven Schiphol en van de milieugerelateerde gezondheidstoestand van de omwonenden, eventuele veranderingen in milieubelasting door de luchtvaart en de lange termijn gezondheidseffecten daarvan vast te stellen" (uit colofon GES-rapportages).

Daar de publicatie van de eindrapportage van GES - fase III is voorzien voor eind 2005 beschikken wij momenteel niet over gegevens die de invloed van het nieuwe stelsel op de gezondheid van bewoners van onze regio beschrijven.

---

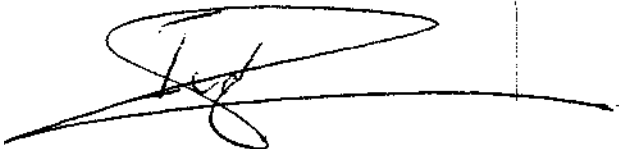
\* Definitie van gezondheid volgens de World Health Organisation (WHO) sinds 1946: "Health is a state of complete physical, mental and social well-being and not merely the absence of disease or infirmity."

Wij maken ons, uit oogpunt van onze verantwoordelijkheid voor de volksgezondheid zorgen over de uiterst beperkte aandacht voor de gezondheidsaspecten in relatie tot de luchthaven en het vliegverkeer in het plan van aanpak. Wij pleiten er daarom voor om zoveel mogelijk de beschikbare gegevens over mogelijke gezondheidseffecten zoals de GES-deelonderzoeken naar onder andere ziekenhuisopnames en medicijngebruik te betrekken bij de evaluatie.

Wij zijn dan ook van mening dat in het nu voorliggende plan van aanpak de aandacht voor de factor gezondheid in de (politieke) evaluatie van het Schipholbeleid onvoldoende is geborgd.

We zien uw reactie op dit voorstel tegemoet.

Met vriendelijke groet namens de directies van,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop at the top and a long horizontal stroke extending to the right.

GGD Zaanstreek - Waterland,  
GGD Zuid-Holland Noord,  
GGD Gooi & Vechtstreek,  
GGD Kennemerland,  
GGD West Friesland,  
GGD Noordkennemerland,  
GGD Amstelland - de Meerlanden,



De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
Mevrouw Drs. M.H. Schultz van Haegen  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 20904  
2500 EX DEN HAAG

Verbetervoorstellen CROS gemeenten, clusters Noord, Noordmidden, Noordwest, Oost,  
Zuidoost en gemeente Aalsmeer  
27 juni 2005

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

### **Inleiding**

De evaluatie van de Schipholwet leeft sterk onder de gemeenten rondom de luchthaven en hun inwoners. Velen van hen sturen een eigen reactie. In verschillende bijeenkomsten is gebleken dat een aantal verbeterpunten breed wordt gedragen. Daarom is, naast de individuele reacties, een gezamenlijke reactie opgesteld namens de gemeenten uit de CROS-clusters Noord (Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum), Noordmidden (Wormerland, Zaanstad, Oostzaan) Noordwest (Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlem) Oost (Amstelveen, Ouder-Amstel, Muiden, Weesp) Zuidoost (Uithoorn, Liemeer) en de gemeente Aalsmeer.

In het plan van aanpak stelt u zeer zware eisen aan de verbetervoorstellen. Het is voor ons zeer bewerkelijk om daaraan tegemoet te komen. Bovendien vinden wij dat de verantwoordelijkheid voor afwegingen en optimalisering bij u ligt en niet bij ons. In diverse overlegsituaties is vanuit uw ministerie aangegeven dat de eisen met betrekking tot de onderbouwing van verbetervoorstellen niet zo strikt worden gehanteerd als in het plan van aanpak is neergelegd. Ook heeft de gemeente Aalsmeer na correspondentie aangaande het Plan van Aanpak van de Evaluatie Wet Luchtvaart betreft, d.d 15 april jl. vernomen dat dit uw voornemen is. Wij hadden graag gezien dat u dit breder officieel bekend had gemaakt onder gemeenten en andere betrokkenen, zodat zij zich niet belemmerd voelen hun verbetervoorstellen in te dienen.

### **Doel evaluatie**

Bij het vaststellen van de Schipholwet is toegezegd dat een evaluatie wordt gehouden die de gelijkwaardigheid met de PKB controleert. Dit is ingegeven door twijfel van veel kamerleden (met name uit de Eerste Kamer) of de nieuwe regels aan de ambitieuze dubbeldoelstelling kunnen voldoen.

Het plan van aanpak voor de evaluatie overtuigt ons er niet van dat de evaluatie een volledige toets aan de gelijkwaardigheid met de PKB wordt. De evaluatie zal alleen een toets aan de overgangsbepalingen uit de wet inhouden. De motie 'Baarda' vergt een bredere uitleg.

Daarnaast maken wij uit het plan van aanpak op dat u de vergelijking beperkt tot de ervaring die in de afgelopen twee jaar is opgedaan en niet met dat wat volgens de regels mogelijk is. Omdat in veel gevallen niet de maximale capaciteit is gebruikt, geeft dit géén goed beeld van de mogelijke milieubelasting.

Tenslotte menen wij dat bij een goede evaluatie de omwonenden intensief moeten worden betrokken. Daarbij denken wij aan intensieve communicatie, bezoek aan gemeenten op úw initiatief, interviews, onderzoek onder omwonenden, klachtenanalyse en dergelijke. In uw plan van aanpak heeft u hiertoe ook het voornemen geuit. Blijkbaar bent u op dit voornemen terug gekomen. Daarmee wekt u de indruk dat u niet geïnteresseerd bent in de ervaringen van de omwonenden, gemeenten en andere betrokkenen. Wij menen dat belanghebbenden hiermee tekort worden gedaan en pleiten er dan ook voor dat u alsnog actiever naar buiten treedt.



### **Verbetervoorstel 1**

Hanteer een bredere uitleg van de motie Baarda dan de krappe uitleg waarvoor u nu kiest. Het gaat ons hierbij vooral om gelijkwaardige bescherming van de omwonenden, die bijvoorbeeld door handhavingpunten binnen en buiten de kring van handhavingpunten kan worden gewaarborgd.

### **Verbetervoorstel 2**

Maak ook een vergelijking met de theoretische situatie waar van alle milieuruimte die de regelgeving biedt, gebruik wordt gemaakt. Pas dan kan gelijkwaardigheid worden aangetoond.

### **Verbetervoorstel 3**

Betrek omwonenden en andere betrokkenen actief bij de evaluatie.

### **Hinderbeleving**

De huidige methodiek met de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's sluit niet aan bij de hinderbeleving van de omwonenden. De maximale toegestane (berekende) geluidsbelasting verdeeld over een jaar is niet bepalend voor de mate van hinder. Hinder wordt veroorzaakt door een (serie van) evenement(en). Daarbij spelen de duur, de frequentie maar ook de voorspelbaarheid en bijvoorbeeld het maximale geluidsniveau een rol. Misschien kan spreiding, of juist concentratie, de hinder beperken of bijvoorbeeld het invoeren van rustperiodes. Ook van het toepassen van de nieuwste technologie, zodat de vliegpaden nauwkeuriger gevolgd worden, verwachten wij positieve effecten.

### **Verbetervoorstel 4**

Het is van groot belang dat u de uitkomsten van het onderzoek naar hinderbeleving van het RIVM, dat naar verwachting eind 2005 gereed is, bij de evaluatie betreft. Met deze gegevens kunt u dan zoeken naar mogelijkheden om hinder te beperken en het beleid zodanig aanpassen, dat het beter aansluit op de daadwerkelijk ervaren hinder, waardoor het effectiever zal zijn en beter tegemoet komt aan verwachtingen van bewoners.

### **Verbetervoorstel 5**

Voortdurend moet gezocht worden naar mogelijkheden die de hinder beperken. Leg deze zorgplicht voor hinderbeperking, die bij de rijksoverheid ligt, wettelijk vast. Maak duidelijk wie (welk orgaan) welke verantwoordelijkheid draagt.

### **Verbetervoorstel 6**

Implementeer (binnen een vastgestelde termijn) de meest geavanceerde technologie, waardoor de vliegtuigen de vliegpaden heel precies kunnen vliegen.

### **Dubbeldoelstelling**

De dubbeldoelstelling (mainport en milieu) die wordt gehanteerd wekt verwachtingen bij bewoners die op veel fronten niet wordt ingelost. De meeste omwonenden rekenden erop dat de geluidsoverlast zou afnemen na ingebruikname van de vijfde baan. In sommige regio's is desondanks sprake van een enorme toename van de geluidsoverlast. Dat is voor de bewoners onbegrijpelijk. Het is door de luchtvaartsector en het rijk onvoldoende duidelijk gemaakt wat de omwonenden konden verwachten. Het is van groot belang dat beide partijen hier in de toekomstige communicatie volstrekt helder over zijn en er de verantwoordelijkheid voor nemen.

### **Verbetervoorstel 7**

Communiceer helder dat de dubbeldoelstelling niet gerealiseerd is, omdat veel omwonenden er vanwege de saldobenadering aanzienlijk op achteruitgaan. Maak de consequenties

duidelijk en neem er verantwoordelijkheid voor.

### **Nachtvluchten**

Uit het slaapverstoringsonderzoek “vergelijking schattingen slaapverstoringsonderzoek Schiphol met referentiegetal PKB Schiphol” van het RIVM blijkt dat er meer slaapverstoring plaatsvindt in een grotere omgeving rond de luchthaven dan werd aangenomen. Een reductie van de slaapverstoring van 20% is mogelijk door de nachtperiode te verlengen tot 7.00 uur. Dit tijdstip wordt bovendien in alle andere milieuregels rond inrichtingen gehanteerd en sluit beter aan op de beleving van de omwonenden. Het is hierbij niet de bedoeling dat die vluchten dan zodanig over de nacht worden verspreid dat de overlast toeneemt. Uit het RIVM rapport blijkt dat de gevolgen voor de luchthaven van deze maatregel beperkt zijn. Wij menen dan ook dat de gezondheid van de omwonenden zwaarder moet wegen.

### **Verbetervoorstel 8**

Verleng de nachtperiode van 6.00 uur naar 7.00 uur.

### **Gezondheid**

Het is voor omwonenden belangrijk om te weten wat de invloed is van het gebruik van de luchthaven op hun gezondheid. Het slaapverstoringsonderzoek en de gezondheidskundige evaluatie zijn in dat kader zeer belangrijk. Aansluitend hierop moet snel duidelijk zijn welke effecten er zijn op luchtverontreiniging, geur en externe veiligheid. Deze moeten helder aan de omwonenden worden gecommuniceerd.

### **Verbetervoorstel 9**

Intensiveer het onderzoek naar de gezondheidseffecten van het gebruik van de luchthaven en communiceer hierover. Maak beter bekend welke onderzoeken gaande of te verwachten zijn en hoe u met de resultaten omgaat.

### **Luchtkwaliteit**

Luchtkwaliteit, met name langs wegen, vormt een steeds belangrijker knelpunt in Nederland. Het toenemende verkeer leidt tot meer doden ten gevolge van luchtverontreiniging. Ook zien overheden zich geconfronteerd met een beperking van bouwmogelijkheden nabij wegen en van mogelijkheden om bestaande wegen uit te breiden.

Daarnaast blijkt uit onderzoek door het RIVM (gepubliceerd in 2005, gegevens uit 2002) dat tot op een afstand van ongeveer 10 km, 6% van de omwonenden ernstige geurhinder ondervinden. Op het moment dat dit onderzoek werd uitgevoerd was de Polderbaan nog niet in gebruik. Als vervolg op deze studie zal een panel jaarlijks worden gevolgd, om de invloed van veranderingen rond Schiphol vast te stellen. In deze studie geeft 35% van de bevolking in de Schipholregio aan bezorgd te zijn over het optreden van gezondheidsklachten door luchtverontreiniging.

Daar vooral het taxiën bij de ingebruikname van de Polderbaan aanzienlijk is toegenomen is het goed mogelijk dat de geurhinder in de regio is toegenomen. Ook is de verwachting dat het gebied waarbinnen geurhinder plaatsheeft, met het baangebruik is gewijzigd.

### **Verbetervoorstel 10**

Wij doen een dringend beroep op u om bij besluitvorming rond eventuele uitbreidingen van de Luchthaven Schiphol de consequenties van de verkeersaantrekkende werking in al zijn facetten mee te wegen.

### **Verbetervoorstel 11**

Aanvullend op het reeds door het RIVM in gang gezette onderzoek, stellen wij voor dat onderzoek wordt verricht om vragen van omwonenden te kunnen beantwoorden:

- Welke stof(fen) liggen ten grondslag aan de typische geur?
- Wat is de concentratie van deze stof(fen) in de regio van Schiphol?
- Is er verandering opgetreden in de verspreiding, het aantal en de mate geurgehinderden in de regio van Schiphol na de ingebruikname van de Polderbaan?
- Hoe kan de geurhinder worden beperkt ?

### **Handhavingspunten**

Er is veel zorg bij omwonenden en gemeentebesturen dat het aantal handhavingspunten niet volstaat om de woonbebouwing te beschermen.

Verdichting van het netwerk van handhavingspunten kan deze onzekerheden waarschijnlijk wegnemen en de omwonenden meer bescherming bieden.

Bovendien wordt binnen nóch buiten de voormalige 35 Ke-contour bescherming geboden.

Dit is een verslechtering ten opzichte van de PKB. Ten behoeve van de gelijkwaardigheid moeten dan ook beschermingsniveaus worden vastgesteld voor woongebieden binnen en buiten de contour.

### **Verbetervoorstel 12**

Zorg voor voldoende handhavingspunten om woongebieden goed te beschermen, óók binnen en buiten de ring van handhavingspunten (zie ook verbetervoorstel 1).

### **Externe veiligheid**

Ten aanzien van het aspect veiligheid verwijzen wij u naar de conclusies uit het door het RIVM opgestelde rapport – ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol, 1990-2010 (62010004/2005) waaruit blijkt dat de kans op een ramp met meer dan 40 slachtoffers, het zogenaamde groepsrisico, ten gevolge van Schiphol volgens RIVM en NLR momenteel twee keer zo groot is als in 1990.

Het RIVM laat in haar rapport zien dat *“het groepsrisico toeneemt doordat er meer bedrijven en kantoren bij de luchthaven zijn gekomen én doordat de luchtvaart 60% gevaarlijker is geworden. Weliswaar zijn vliegtuigen iets veiliger geworden, maar het aantal vluchten op Schiphol is verdubbeld en de vliegtuigen zijn tegenwoordig groter dan in 1990 waardoor de kans op een vliegramp aanzienlijk is toegenomen. Niet alleen in relatief kleine gebieden rondom de luchthaven, maar bijna overal als gevolg van de toegenomen groei van het luchtverkeer. Zonder de Polderbaan zouden de risico's nog groter geweest zijn. De winst van de Polderbaan is echter bij lange na niet genoeg om de kans op een ramp binnen de wettelijke grenzen te houden”*.

### **Verbetervoorstel 13**

Leg helder beleid vast over groepsrisico in wet- en regelgeving, maak de consequenties hiervan voor sector en omgeving duidelijk, geef aan hoe de handhaving hierop wordt ingericht en welke alternatieven er voor de omgeving zijn.

### **Ruimtelijke beperkingen**

Naast milieuregels voor het gebruik van de luchthaven, geven de Schipholwet en de bijbehorende besluiten ruimtelijke beperkingen. In de afgelopen jaren zijn deze door nieuwe regelgeving meerdere keren veranderd. Hoewel er op een aantal punten discussie was over de invulling ervan, gaf het luchthavenindelingbesluit (LIB) invulling aan een grote wens van de omliggende gemeenten, namelijk planologische duidelijkheid.

Kort daarna gaf de Nota Ruimte toch weer een uitbreiding van deze beperkingen. Wij menen dat de Nota Ruimte hiervoor niet het geëigende instrument is omdat de Schipholwet en het LIB duidelijk aangeven dat de ruimtelijke beperkingen wegens het gebruik van de luchthaven in het LIB worden vastgelegd. Daar moeten gemeenten dan ook op kunnen vertrouwen.

Wij zijn van mening dat het rijk bij het opleggen van ruimtelijke beperkingen aan de omgeving van Schiphol, in ieder geval uit zou moeten gaan van duidelijk gemotiveerde en eenduidige regels. Hiervan is ons inziens geen sprake bij het in de Nota Ruimte gehanteerde begrip “gelegen aan de 20 KE contour”. Op deze wijze is voor ons volstrekt onduidelijk waar wel en geen woningbouw mag plaatsvinden. Bovendien ontgaat ons ook de motivering achter deze ruimtereservering.

Wij vragen ons af of het LIB nu weer wordt aangepast en wij wederom geconfronteerd worden met een voorbereidingsbesluit en de noodzaak om alle bestemmingsplannen aan te

passen. Dit zou voor ons, maar ook voor onze inwoners en bedrijven een zware en ongewenste belasting opleveren.

Daarnaast worden het ministerie van VROM en onze organisaties onnodig belast met toetsing van kleine bouwaanvragen en bestemmingsplannen aan het LIB. Te denken valt bijvoorbeeld aan de toetsing van woninguitbreidingen aan het LIB. In deze situatie neemt het aantal geluidsbelaste woningen niet toe, zodat een toets door de minister in dergelijke gevallen naar onze mening geen doel treft.

#### **Verbetervoorstel 14**

Om de uitvoering van het LIB eenvoudiger en sneller te maken is het nodig dat :

- er heldere circulaire komen ten behoeve van de beoordeling van bouwinitiatieven;
- een heldere grens voor het bouwverbod : de 20 KE contour;
- er doelgericht in plaats van normgericht wordt omgegaan met grenzen aan geluid en veiligheid;
- er een vergaande mandatering naar de VROM-inspectie plaatsvindt, zodat er snel beslissingen genomen kunnen worden op ontheffingsverzoeken;
- er voor licht bouwvergunningplichtige bouwwerken een algemene verklaring van geen bezwaar komt.

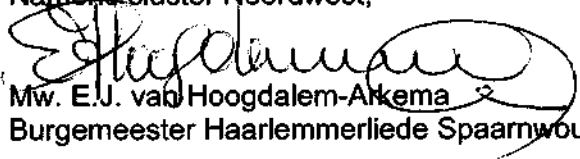
We vertrouwen erop dat we onze verbetervoorstellen voldoende duidelijk hebben uiteengezet en zien uw reactie met belangstelling tegemoet. Uiteraard zijn wij bereid tot nadere toelichting. U kunt hiervoor met één van de clustertrekkers contact opnemen.

Hoogachtend,

Namens cluster Noordmidden,

  
Dhr. R.J. Linnenkamp  
Wethouder Zaanstad;

Namens cluster Noordwest,

  
Mw. E.J. van Hoogdalem-Arkema  
Burgemeester Haarlemmerliede Spaarnwoude;

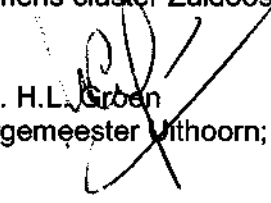
Namens cluster Oost,

  
Dhr. P.J.M. Regouin  
Wethouder Amstelveen;

Namens Cluster Noord,

  
Dhr. H.H. Eilert  
Wethouder Uitgeest;

Namens cluster Zuidoost

  
Mw. H.L. Groen  
Burgemeester Uithoorn;

Namens gemeente Aalsmeer

  
Dhr. C.J. Wijnen  
Wethouder Aalsmeer

# **Evaluatie Schipholbeleid: advies over verbetervoorstellen, onderzoeksagenda en gelijk- waardigheidstoets**

1 juli 2005 / rapportnummer 1454-200





## commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat  
M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
DLG/04.402909

uw brief  
15 december 2005

ons kenmerk  
1454-200/Mo/gl

onderwerp  
Advies Evaluatie Schipholbeleid

Doorkiesnummer  
(030) 234 76 07

Utrecht,  
1 juli 2005

Geachte mw. Schultz van Haegen,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies uit te brengen in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid. Overeenkomstig uw verzoek bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Graag breng ik de volgende punten onder uw aandacht.

Op de eerste plaats zou ik graag de rol van de Commissie m.e.r. in de huidige fase van de evaluatie van het Schipholbeleid willen markeren. Omdat op dit moment (nog) geen sprake is van een milieu-effectrapportage valt dit advies buiten de strikte wettelijke taak van de Commissie m.e.r. De evaluatie en ontwikkeling van het Schipholbeleid is echter een dynamisch en flexibel proces, waarin ook een flexibele inzet van de Commissie m.e.r. past. Vanuit haar onafhankelijke en deskundige rol schrijft de Commissie geen beleid voor, maar kan zij wel adviseren over alternatieve opties die kansrijk kunnen zijn voor latere uitwerking in het beleid. Juist in de huidige fase van verkennen van realistische alternatieve verbetervoorstellen voor het Schipholbeleid is een advies van de Commissie daarom nuttig. Ik merk daarbij op dat dit advies wordt uitgebracht in een fase waarin de onderzoeksagenda voor de effectiviteit van het Schipholbeleid nog volop in uitvoering is. Resultaten van dat onderzoek en van het onderzoek door de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid kunnen aanleiding geven tot verdere uitwerking en bijstelling van dit advies. Ik ga ervan uit dat u de Commissie daartoe in een later stadium in de gelegenheid stelt.

Mede omdat het onderzoek naar de effectiviteit van het Schipholbeleid nog niet is afgerond, ontbreekt een toetsingskader dat het speelveld afbakent voor alle betrokken om "verbetervoorstellen" in te brengen of daarover te adviseren. Deze werkwijze kan gemakkelijk tot verkeerde, te hoog gespannen, verwachtingen leiden. De Commissie heeft haar advies uitgebracht met als uitgangspunt verbeteringen *binnen* het huidige stelsel. Zij heeft geen aanbevelingen gedaan die uitgaan van een geheel nieuw stelsel. Omdat in de

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl

komende fase alle ingediende verbetervoorstellen zullen moeten worden beoordeeld op kansrijkheid, vindt de Commissie het van het grootste belang dat spoedig een toetsingskader wordt ontwikkeld. Dat toetsingskader kan worden afgeleid uit een duidelijke visie op de economische functie van Schiphol als mainport, de milieubelasting die daarmee gepaard mag gaan en de rollen van betrokken partijen bij de uitvoering van het beleid.

Het Schipholbeleid wordt door veel betrokkenen ervaren als complex. Omwonenden en andere belanghebbenden zetten bovendien vraagtekens bij de kwaliteit van het beleid. De Commissie denkt dat de complexiteit van het beleid nauwelijks verminderd kan worden vanwege de noodzaak een zorgvuldige balans te vinden tussen vele (uiteenlopende) belangen. De Commissie meent echter dat het mogelijk is het vertrouwen ten opzichte van het beleid te vergroten. Het huidige beperkte vertrouwen wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt doordat:

- het beleid uitgaat van een “dubbeldoelstelling” voor economische ontwikkeling van de luchthaven én verbetering van het milieu die niet realistisch is<sup>1</sup>;
- de economische doelen van het Schipholbeleid niet zijn benoemd en de afweging tussen economie en milieu op een niet transparante manier wordt gemaakt;
- vraagtekens worden gezet bij de representativiteit en de betrouwbaarheid van de geluidberekeningen;
- bewoners niet beschikken over toegankelijke en begrijpelijke meetresultaten;
- de gerapporteerde hinder consequent hoger is dan verwacht op basis van de berekende geluidbelasting;
- het stelsel gebruik maakt van enkele maten die abstract zijn, niet aansluiten bij de ervaren milieubelasting en technisch gezien niet zinvol zijn: het gaat vooral om TVG (Totaal Volume Geluid) en TRG (Totaal Risico Gewicht).

Om deze situatie structureel te verbeteren stelt de Commissie in dit advies op de eerste plaats een aanpak voor die zich concentreert op betrouwbaarder en begrijpelijker informatie, met name voor geluid, bestaande uit de volgende onderdelen:

1. het spoedig uitvoeren van geluidmetingen onder regie van het Rijk om burgers beter te informeren over de gemeten geluidbelasting;
2. het – mede op basis van de afgeleide informatie uit meetresultaten – in de komende jaren systematisch verbeteren van rekenresultaten;
3. het voortzetten van onderzoek naar de ervaren hinder en het vergelijken daarvan met de resultaten uit (1) en (2)

Daarnaast constateert de Commissie dat bovendien de normen voor luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol niet worden gerealiseerd. Vastgesteld kan worden dat de emissies door de andere bronnen dan het luchtverkeer drastisch dalen, terwijl de emissies door het luchtverkeer stijgen. De Commissie doet daarom aanbevelingen om op korte termijn een methode in te voeren die het mogelijk maakt aan de eisen van het Besluit luchtkwaliteit te voldoen.

De Commissie steunt van harte uw voornemen normering te ontwikkelen voor de beheersing van de kans op een ramp (“groepsrisico”) waarbij een gebiedsgerichte aanpak centraal staat. Het advies geeft voor deze aanpak aanbevelingen.

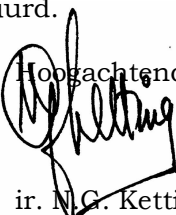
---

<sup>1</sup> Zie onder andere het eerdere Toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. over het MER ‘Schiphol 2003’, 11 maart 2002, ISBN 90-421-0955-6.



Om beter inzicht te krijgen in de economische positie van Schiphol (het “zoet”) en deze beter af te kunnen wegen tegen de veroorzaakte milieuoverlast (het “zuur”) stelt de Commissie voor een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uit te voeren.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage te leveren aan de evaluatie en verbetering van het Schipholbeleid. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag nadere informatie over het vervolg van de evaluatie krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,  


ir. M.G. Ketting  
Voorzitter van de werkgroep  
"Evaluatie Schipholbeleid"



Advies van de Commissie m.e.r. inzake Evaluatie  
Schipholbeleid: advies over verbetervoorstellen,  
onderzoeksagenda en gelijkwaardigheidstoets

Advies over Evaluatie Schipholbeleid: advies over verbetervoorstellen, onder-  
zoeksagenda en gelijkwaardigheidstoets,

uitgebracht aan de minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie  
voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep

Evaluatie Schipholbeleid: advies over verbetervoorstellen,  
onderzoeksagenda en gelijkwaardigheidstoets

de secretaris



drs. S.A.A. Morel

de voorzitter



ir. N.G. Ketting

Utrecht, 1 juli 2005



## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
1.1 Aanleiding voor het advies .....	1
1.2 Uitgangspunt van het advies: rekenen én meten .....	2
1.3 Aanpak van het advies.....	3
<b>2. SAMENVATTING VAN DE AANBEVELINGEN.....</b>	<b>5</b>
2.1 De kern van het advies .....	5
2.2 Geluid.....	6
2.3 Externe veiligheid .....	7
2.4 Luchtkwaliteit.....	8
2.5 Economie.....	8
2.6 Taakverdeling (markt)partijen in het huidige stelsel .....	9
2.7 Luchtverkeersleiding.....	9
<b>3. UITWERKING AANBEVELINGEN VOOR VERBETEROORSTELLEN. 10</b>	
3.1 Geluid.....	10
Geluid, aanbeveling 1 verbetervoorstellen: Meten van geluid.....	10
Geluid, aanbeveling 2 verbetervoorstellen: Verbeteren van de berekening van $L_{den}$ en $L_{night}$ .....	10
Geluid, aanbeveling 3 verbetervoorstellen: Berekening van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden, zodat beter inzicht in de berekende geluidhinder ontstaat.....	14
Geluid, aanbeveling 4 verbetervoorstellen: Meten van hinder door hinderonderzoek.....	16
Geluid, aanbeveling 5 verbetervoorstellen: Verlengen nachtre regime	17
3.2 Externe veiligheid .....	17
Externe veiligheid, aanbeveling 1 verbetervoorstellen: Introduceren normen voor groepsrisico.....	17
Externe veiligheid, aanbeveling 2 verbetervoorstellen: Laat TRG vervallen .....	18
3.3 Luchtkwaliteit.....	19
Luchtkwaliteit, aanbeveling 1 verbetervoorstellen: Voer een methodiek in om aan normen voor luchtkwaliteit te voldoen.....	19
3.4 Economie.....	22
Economie, aanbeveling 1 verbetervoorstellen: Verdeling van groei over economie én milieu: .....	22
<b>4. AANBEVELINGEN ONDERZOEKSAGENDA EFFECTIVITEIT SCHIPHOLBELEID.....</b>	<b>22</b>
4.1 Geluid en luchtkwaliteit.....	22
Geluid en lucht, onderzoeks-aanbeveling 1: Bijdrage afremmen met motoren aan de geluidbelasting.....	22
Geluid, onderzoeks-aanbeveling 2: Normering voor deelgebieden ..	23
4.2 Economie.....	24
Economie, onderzoeks-aanbeveling 1: Economische analyse van ontwikkelingsscenario's .....	24
Economie, onderzoeks-aanbeveling 2: Operationaliseer economische doelen .....	24
Economie, onderzoeks-aanbeveling 3: instrumenten voor 'de gebruiker betaalt'.....	25
Economie, onderzoeks-aanbeveling 4: Verplaatsen van problemen	25
Economie, onderzoeks-aanbeveling 5: Effectiviteit beleid t.o.v. externe factoren.....	25

4.3	Taakverdeling partijen in het huidige stelsel.....	26
	taakverdeling partijen, onderzoeksaanbeveling 1: Optimale afstemming van taken van betrokken partijen binnen het stelsel.	26
4.4	Luchtverkeersleiding.....	27
	Luchtverkeersleiding, onderzoeksaanbeveling 1: Werkwijzen en capaciteit.....	27
<b>5.</b>	<b>OPMERKINGEN OVER TUSSENRAPPORTAGE</b>	
	<b>GELIJKWAARDIGHEIDSTOETS .....</b>	<b>28</b>
5.1	Inleiding.....	28
5.2	Gelijkwaardigheidstoets geluid .....	28
	Geluid, aanbeveling 1 gelijkwaardigheidstoets: Toets de beschermende werking van de geluid-grenzen van het stelsel .....	28
	Geluid, aanbeveling 2 gelijkwaardigheidstoets: Beschrijf de rol van de meteotoeslag.....	30
	Geluid, aanbeveling 3 gelijkwaardigheidstoets: Evaluer TVG .....	30
5.3	Externe veiligheid .....	30
	Externe veiligheid, aanbeveling 1 gelijkwaardigheidstoets: Toets de beschermende werking van het stelsel voor externe veiligheid.....	30
	Externe veiligheid, aanbeveling 2 gelijkwaardigheidstoets: Presenteer F/N curve voor groepsrisico .....	30
5.4	Luchtkwaliteit.....	31

## **BIJLAGEN**

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 december 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Projectgegevens

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding voor het advies

In 2003 zijn de Schipholwet en de luchthavenbesluiten van kracht geworden en is het vijfbanenstelsel van Schiphol in gebruik genomen. In de wetgeving is bepaald dat het nieuwe Schipholbeleid een bescherming moet bieden aan de omgeving die gelijkwaardig is aan de bescherming die werd beoogd met de PKB Schiphol en omgeving uit 1995. Er is ook afgesproken dat het Schipholbeleid zoals vastgelegd in de wetgeving binnen drie jaar na inwerkingtreding moet zijn geëvalueerd. De evaluatie kent meerdere componenten:

1. Evaluatie van de gelijkwaardigheid van het nieuwe en oude stelsel conform de “motie Baarda”, af te ronden in februari 2006. Hiervoor wordt een MER opgesteld;
2. Evaluatie van de effectiviteit van het beleid;
3. Verkenning van mogelijkheden voor verbeteringen van het beleid. Belangstellenden kunnen hiervoor voor 1 juli 2005 voorstellen indienen.

Daarnaast heeft de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) een taak gekregen om voorstellen te doen voor handhaving van het beleid in het zogenoemde “buitengebied” van Schiphol en om een systematiek te ontwikkelen voor het meten van vliegtuiggeluid.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) is gevraagd<sup>2</sup> het MER voor de evaluatie van de gelijkwaardigheid (motie Baarda) eind 2005 te toetsen. Ook is de Commissie voor de m.e.r. gevraagd mee te denken over realistische alternatieven ter verbetering van het beleid. Daartoe is een werkgroep van deskundigen geformeerd<sup>3</sup> die verder in dit advies “de Commissie” zal worden genoemd. Het onderhavige advies gaat behalve op de verbetervoorstellen ook in op de tussenrapportage voor de gelijkwaardigheidstoets en op de onderzoeksagenda voor de effectiviteit van het beleid.

De Commissie merkt nadrukkelijk op dat het niet haar verantwoordelijkheid is beleid voor Schiphol te maken. Zij schrijft geen verbeteringen van het beleid voor. Met het oog op een eventueel later te starten m.e.r.-procedure voor wijzigingen van het stelsel vindt de Commissie het niettemin belangrijk om al in een vroeg stadium aanbevelingen te doen over realistische alternatieven voor verbeteringen. Daarmee wordt voorkomen dat deze realistische alternatieven in een te laat stadium in het proces worden betrokken. Vanuit die achtergrond heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de Commissie gevraagd dit advies uit te brengen. Het is de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris om te motiveren hoe zij met de aanbevelingen van de Commissie wenst om te gaan.

Elementen van het advies van de Commissie m.e.r. raken aan vraagstellingen waarover de CDV zich buigt, zoals het meten van geluid. De Commissie m.e.r. heeft geenszins de bedoeling in de verantwoordelijkheden van de CDV te treden. Omdat de Commissie m.e.r. adviseert op een moment dat de CDV haar werkzaamheden nog niet heeft afgerond, kan in een later stadium bezien worden of eventuele afstemming nodig is.

---

<sup>2</sup> Zie bijlage 1.

<sup>3</sup> Zie voor de samenstelling bijlage 2.

## 1.2 Uitgangspunt van het advies: rekenen én meten

Het Schipholbeleid beoogt mogelijkheden te creëren voor groei van de luchthaven en tegelijkertijd bescherming te bieden voor de omgeving. De Commissie gaat in dit advies op beide onderdelen van de “dubbeldoelstelling” in. Naast aanbevelingen voor de bescherming van de omgeving doet de Commissie ook aanbevelingen voor de informatievoorziening over de economische aspecten. Daarmee kan een evenwichtiger besluitvorming worden gerealiseerd waarin milieu én economie beargumenteerd een rol kunnen spelen.

In het algemeen kan gesteld worden dat goede, betrouwbare informatie over de milieubelasting een voorwaarde is voor het evenwichtig omgaan met ruimtelijk-economische ontwikkelingen en milieu- en leefkwaliteit. Dit geldt in het bijzonder voor Schiphol, een snel ontwikkelende activiteit met een belangrijke impact in de regio. Schiphol gaat uit van *modellering* (berekening) van de milieubelasting. Regelmatig bestaat twijfel en worden discussies gevoerd over de berekende milieubelasting, met name de geluidbelasting. Deze discussie ontstond ook recent weer, vlak na het in gebruik nemen van de nieuwe polderbaan, waar bewoners zich verrast toonden over nieuwe vliegroutes en waar commotie ontstond over een “invoerfout” in de geluidberekeningen. Belangrijke, steeds terugkerende punten van kritiek op het huidige stelsel wat betreft geluid zijn:

- De resultaten van de berekening van de geluidbelasting wijken sterk af van de gemeten geluidbelasting;
- Er worden tot dusverre verouderde woningbestanden en dosis-effectrelaties toegepast;
- Als de effecten bepaald worden, gebeurt dit maar voor een zeer klein deel van de bewoonde gebieden rondom de luchthaven.

De steeds luidere wens om betrouwbare en concrete informatie voor burgers, in aanvulling op de – al dan niet terecht – als “virtueel” ervaren berekende geluidbelasting, was enkele jaren geleden al reden om het uitvoeren van geluidmetingen voor te stellen. Door het kabinet is dat vervolgens ook toegezegd. Dit wordt echter nog steeds niet gedaan.

De urgentie om metingen uit te gaan voeren wordt inmiddels niet minder. Zo wijst het recente onderzoek van het RIVM uit dat de ervaren hinder veel groter is dan op grond van de algemeen gebruikelijke dosis/effect relaties logisch zou zijn<sup>4</sup>. Die resultaten sluiten bovendien goed aan bij eenzelfde onderzoek van het RIVM enkele jaren eerder. De gerapporteerde hinder correspondeert met de hinder die volgens de gestandaardiseerde dosis-effectrelatie op zou treden bij een 7 tot 10 dB(A) hogere geluidbelasting. Hiermee is geenszins gezegd dat de feitelijke geluidbelasting zo veel hoger ligt, maar het geeft wel aanleiding tot reflectie op de vraag of de beoogde bescherming van de omgeving gerealiseerd wordt. Daarnaast ontstaan de laatste jaren andere initiatieven om geluid te meten, onder andere van burgers. Hiermee wordt nieuwe informatie gegenereerd waarvan de betrouwbaarheid en representativiteit onduidelijk is. In het streven naar éénduidige, betrouwbare informatie is dat geen gunstige ontwikkeling.

---

<sup>4</sup> RIVM (2002): Gezondheid en beleving van de omgevingskwaliteit in de regio Schiphol. rapportnr. 630100001/2004



Samengevat worden in de huidige praktijk vraagtekens gezet bij de representativiteit en de betrouwbaarheid van de geluidberekeningen, beschikken bewoners niet over toegankelijke en begrijpelijke meetresultaten en is de gerapporteerde hinder consequent hoger dan verwacht op basis van de gestandaardiseerde dosis-effectrelaties. Om deze situatie van gebrekkige informatie structureel te verbeteren beveelt de Commissie in dit advies een gestructureerde aanpak aan:

1. het uitvoeren van geluidmetingen onder regie van het Rijk om burgers beter te informeren over de gemeten geluidbelasting,
2. het – mede op basis van de afgeleide informatie uit meetresultaten – systematisch verbeteren van rekenresultaten,
3. het voortzetten van onderzoek naar de ervaren hinder en het vergelijken daarvan met de resultaten uit (1) en (2),
4. het beter informeren van de omgeving over de geluidbelasting.

Voor lokale luchtverontreiniging geldt tot op zekere hoogte dezelfde situatie:

1. de kwaliteit van de modelberekeningen kan worden verbeterd door deze te combineren met metingen,
2. de werkelijk ervaren hinder is niet bekend .

Tot slot zijn ook de berekeningen en informatievoorziening over externe veiligheid, met name over de kans op een ramp (groepsrisico) onvoldoende.

De hier gesignaleerde tekortkomingen in het stelsel moeten leiden tot verbeteringen die een meer waarheidsgetrouw, voorspelbaar en objectief toetsbaar beeld geven van de milieuoverlast in de omgeving van Schiphol. Het doel daarvan is te komen toe een betere bescherming van de omgeving. Betere informatievoorziening aan de omgeving moet daarnaast bijdragen tot het verminderen van het wantrouwen.

De Commissie werkt bovenstaande uitgangspunten uit in concrete aanbevelingen voor verbeteringen van het stelsel.

### 1.3 Aanpak van het advies

De Commissie bouwt bij haar aanbevelingen in dit advies voort op haar eerdere adviezen over Schiphol en betreft daarbij tevens kennis uit de literatuur. In deze fase heeft de Commissie geen gebruik gemaakt van inspraakreacties, omdat de inspraakronde voor verbetervoorstellen nog niet is afgerond. De Commissie stelt nadrukkelijk dat zij in deze fase van de evaluatie van het beleid niet volledig kan zijn in haar aanbevelingen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een uitgebreide en zinvolle onderzoeksagenda naar de effectiviteit van het Schipholbeleid uitgezet. De resultaten daarvan zullen in de loop van 2005 beschikbaar komen en kunnen aanleiding zijn voor nieuwe verbetervoorstellen. De huidige fase van indienen van verbetervoorstellen ziet de Commissie dan ook als een eerste inventarisatie van kansrijke voorstellen, die verder uitgewerkt en aangevuld zullen moeten worden in de loop van het verdere proces. De Commissie merkt hierbij op dat zij het een gemis vindt dat nog geen toetsingskader beschikbaar is waarmee de verbetervoorstellen van partijen en de aanbevelingen van de Commissie getoetst kunnen worden. Het speelveld voor het doen van voorstellen en aanbevelingen is in deze fase daarom nog vrijwel onbeperkt groot. De Commissie heeft daarom voor zichzelf een globaal 'toetsingskader' gehanteerd. Zij doet haar aanbevelingen met het oog op het realiseren van een stelsel dat:

- doelen voor economie en milieu beter definieert,

- beter voorspelt in hoeverre die doelen worden gerealiseerd,
- controleerbaar is, leidt tot goede informatievoorziening aan alle belanghebbenden en robuust kan functioneren voor een langere periode.

Alle aanbevelingen zijn zodanig gepresenteerd dat zij als zelfstandig leesbare voorstellen op de website van Verkeer en Waterstaat kunnen worden geplaatst, onder verwijzing naar het volledige advies dat de context van de afzonderlijke voorstellen duidelijk maakt. Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van de aanbevelingen. In hoofdstuk 3 worden deze uitgewerkt.

De Commissie doet in dit advies niet alleen aanbevelingen voor verbetervoorstellen, maar ook voor de onderzoeksagenda. De uitkomsten daarvan kunnen, zoals hiervoor betoogd aanleiding vormen voor nieuwe verbetervoorstellen. Deze opmerkingen en aanbevelingen voor onderzoek worden besproken in hoofdstuk 4.

Een belangrijk doel van de evaluatie is na te gaan of het nieuwe stelsel een bescherming biedt aan de omgeving die gelijkwaardig is aan de bescherming van het vorige stelsel. De tussenrapportage trekt hierover een aantal conclusies. De Commissie maakt over die tussenrapportage een aantal opmerkingen en aanbevelingen in hoofdstuk 5.

## **2. SAMENVATTING VAN DE AANBEVELINGEN**

### 2.1 De kern van het advies

De Commissie doet in dit advies:

1. aanbevelingen voor verbetervoorstellen (zie hoofdstuk 3),
2. aanbevelingen voor de onderzoeksagenda 'effectiviteit Schipholbeleid' (zie hoofdstuk 4),
3. aanbevelingen voor de gelijkwaardigheidstoets volgens de 'motie Baarda' (zie hoofdstuk 5)

In deze samenvatting zijn de aanbevelingen per aspect (geluid, veiligheid, economie, etc.) gegroepeerd en wordt voor verdere uitwerking en toelichting verwezen naar de hierboven genoemde hoofdstukken.

De aanbevelingen van de Commissie moeten leiden tot verbeteringen in het stelsel die een meer waarheidsgetrouw, voorspelbaar en objectief toetsbaar beeld geven van de milieuoverlast in de omgeving van Schiphol. Definiëring van de economische positie van Schiphol als mainport is bovendien van groot belang om in het stelsel transparante, beargumenteerde afwegingen tussen milieu en economie te kunnen maken. Het doel van de aanbevelingen van de Commissie is te komen tot een robuust stelsel, dat gedurende een langere periode op veranderende omstandigheden kan anticiperen. Betere informatievoorziening aan de omgeving moet daarnaast bijdragen aan het verbeteren van het vertrouwen in het beleid. De belangrijkste aanbevelingen die uit deze benadering voortkomen zijn:

- Zet in een maatschappelijke kosten-batenanalyse het economisch belang van Schiphol af tegen de 'kosten' voor het milieu. Daarmee kan de overheid een betere afweging maken bij het stellen van regels;
- Reken niet alleen aan geluid maar meet ook in de praktijk. Verbeter met deze meetresultaten de modellen, die op dit moment systematisch een te lage belasting van de omgeving laten zien. Stel deze informatie beschikbaar aan alle betrokkenen. Doe onderzoek naar de feitelijke hinderbeleving door omwonenden.
- Voer meer metingen uit naar de luchtkwaliteit rond Schiphol. Dit levert meer inzicht op in de steeds bepalender bijdrage van het vliegverkeer aan de overschrijdingen van normen. Daarmee kunnen maatregelen voor vermindering van de luchtverontreiniging door vliegverkeer worden onderbouwd.
- Ontwikkel een nieuwe norm voor het risico op rampen.

De aanbevelingen van de Commissie sluiten volledig aan bij Europese ontwikkelingen en regelgeving.

De volgende paragrafen vatten de aanbevelingen samen. Aangegeven wordt of de aanbeveling betrekking heeft op verbetervoorstellen, onderzoeksagenda of gelijkwaardigheidstoets.

Aanbevelingen voor verbetervoorstellen

- **aanbeveling 1 verbetervoorstellen: Meten van geluid (zie pag. 10)**

De Commissie adviseert:

1. Onder regie van het Rijk geluidmetingen uit te voeren op lokaties die representatief zijn voor de geluidbelasting rondom de luchthaven, zowel rond de handhavingspunten als op plaatsen in het buitengebied; gedacht wordt aan enkele tientallen meetlocaties in het buitengebied.
2. De resultaten hiervan periodiek (bijvoorbeeld in  $L_{den}$  per maand of per kwartaal) aan burgers als monitoringsinformatie beschikbaar te stellen.
3. Het meetsysteem te gebruiken om de rekenmethode te verbeteren.

- **aanbeveling 2 verbetervoorstellen: Verbeteren van de berekening van  $L_{den}$  en  $L_{night}$  (zie pag. 10)**

De Commissie adviseert de berekening van  $L_{den}$  en  $L_{night}$  te verbeteren. Op dit moment zijn de berekende waarden vrijwel altijd te laag, met als gevolg dat een verkeerd beeld ontstaat van de geluidbelasting in de omgeving van de luchthaven. Hierbij kan worden aangesloten bij de Europese ontwikkelingen.

- **aanbeveling 3 verbetervoorstellen: Berekening van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden, zodat beter inzicht in de berekende geluidhinder ontstaat (zie pag 14).**

De Commissie adviseert twee grootheden in te voeren die een betere maat zijn voor de geluidhinder dan de huidige grootte (de huidige grootte is TVG, Totaal Volume Geluid, één TVG gebaseerd op  $L_{den}$  en één op  $L_{night}$ ). Het gaat om:

1. Het totaal aantal ernstig gehinderden binnen de 45 dB  $L_{den}$  - contour.
2. Het totaal aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 35 dB  $L_{night}$  - contour.

Voor beide grootheden moeten grenswaarden worden gesteld.

De Commissie beveelt in samenhang hiermee aan om de berekening van het aantal huizen, ernstig gehinderden en slaapverstoorden via de 35 Ke en 20 Ke contouren, en 26 dB LAeq- en 20 dB LAeq nachtcontouren te verlaten.

- **aanbeveling 4 verbetervoorstellen: Meten van hinder door hinderonderzoek (zie pag. 16)**

De Commissie adviseert aan het stelsel toe te voegen dat periodiek (bijvoorbeeld vierjaarlijks) door een hinderonderzoek wordt vastgesteld in hoeverre de berekende hinder ook overeenkomt met de feitelijke hinder. Het ligt daarbij voor de hand om aan te sluiten bij het monitoringprogramma zoals dat in het kader van GES fase III wordt uitgevoerd. De uitkomsten kunnen worden gebruikt om doelstellingen voor wat betreft de aantallen feitelijk gehinderden mee te schragen, berekeningen aan te scherpen en/of flankerend beleid te optimaliseren.

- **aanbeveling 5 verbetervoorstellen: Verlengen nachtrecht (zie pag. 17)**

De Commissie adviseert te overwegen de periode van het nachtrecht van 23.00 uur tot 6.00 uur te verlengen tot 7.00 uur.

#### Aanbevelingen voor de onderzoeksagenda

- **onderzoeksaanbeveling 1: Bijdrage afremmen met motoren aan de geluidbelasting en luchtkwaliteit (zie pag. 22)**

De Commissie adviseert de bijdrage van het afremmen met motoren ('reverse thrust') bij landingen aan de geluidbelasting te beschrijven, de omgeving daarover te informeren en zonodig maatregelen te onderzoeken om de geluidbelasting te verminderen. De Commissie beveelt ook aan na te gaan wat de betekenis is voor de luchtkwaliteit.

- **onderzoeksaanbeveling 2: Normering voor deelgebieden (zie pag. 23)**

De Commissie adviseert na te gaan of het zinvol is niet alleen normen te stellen voor het totaal aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden in het gehele gebied rond Schiphol, maar ook normen te stellen voor deelgebieden.

#### Aanbevelingen voor de gelijkwaardigheidstoets

- **aanbeveling 1 gelijkwaardigheidstoets: Toets de beschermende werking van de geluidgrenzen van het stelsel (zie pag. 28)**

De Commissie adviseert zichtbaar te maken hoe in de werkelijk opgetreden situatie in 2004 en in 2005 de grenzen van het stelsel voor geluid worden benaderd. In deze jaren zijn er veel minder vliegbewegingen geweest dan in het overgangsscenario dat exact past binnen de grenzen voor geluid. Maak daarom ook zichtbaar hoe de grenzen van het stelsel benaderd worden als de werkelijke situatie van 2004 en 2005 wordt 'opgeschaald' tot aan de handhavingsgrenzen. Vergelijk vervolgens het maximale aantal vliegbewegingen met het aantal vliegbewegingen dat mogelijk is na herstel van de invoerfout (ca. 510.000). Daarmee ontstaat een beter inzicht in de gelijkwaardigheid van het nieuwe en oude stelsel.

- **aanbeveling 2 gelijkwaardigheidstoets: Beschrijf de rol van de meteotoeslag (zie pag. 30)**

De Commissie adviseert de invloed van de meteotoeslag op de beschermende werking van het stelsel te beschrijven.

- **aanbeveling 3 gelijkwaardigheidstoets: Evalueer TVG (zie pag. 30)**

De commissie adviseert TVG in 2004 en 2005 te vergelijken met de normwaarde en de resultaten te bespreken in het kader van gelijkwaardigheid.

## 2.3

### Externe veiligheid

#### Aanbevelingen voor verbetervoorstellen

- **aanbeveling 1 verbetervoorstellen: Introduceer normen voor groepsrisico (zie pag. 17)**

De Commissie adviseert bij de aangekondigde normstelling voor groepsrisico de volgende uitgangspunten te betrekken:

1. Stel een maximum in de vorm van een limiet voor de kans op ongelukken waarbij respectievelijk meer dan 10, 40, 100 en 400 slachtoffers kunnen vallen.
2. Druk deze maxima uit in wettelijke grenswaarden.
3. Deel de resterende risicoruimte desgewenst toe aan de diverse gemeenten rond Schiphol.
4. Formuleer maatregelen die de handhaving van deze norm ook in de toekomst waarborgen.

- **aanbeveling 2 verbetervoorstellen: Laat TRG vervallen (zie pag. 18)**  
De Commissie adviseert het Totaal Risico Gewicht (TRG) niet meer als parameter voor het berekenen van risico's te hanteren.

*Aanbevelingen voor de gelijkwaardigheidstoets*

- **aanbeveling 1 gelijkwaardigheidstoets: Toets de beschermende werking van het stelsel voor externe veiligheid (zie pag. 30)**  
De Commissie adviseert het ontwikkelde 'opgeschaalde' scenario voor geluid (zie aanbeveling 1 gelijkwaardigheidstoets geluid) ook te beoordelen op de criteria voor externe veiligheid.
- **aanbeveling 2 gelijkwaardigheidstoets: Presenteer F/N curve voor groepsrisico (zie pag. 31)**  
De Commissie adviseert in de eindrapportage over de gelijkwaardigheidstoets niet alleen de contouren van het plaatsgevonden risico, maar ook het groepsrisico in de vorm van de F/N-curve weer te geven. Groepsrisico maakt nadrukkelijk onderdeel uit van het oude stelsel en moet daarom bij de gelijkwaardigheidstoets ook worden betrokken.

## 2.4 Luchtkwaliteit

*Aanbevelingen voor verbetervoorstellen*

- **aanbeveling 1 verbetervoorstellen: Voer een methodiek in om aan normen voor luchtkwaliteit te voldoen (zie pag. 19)**  
De Commissie adviseert een methodiek in te voeren waarmee op en rond Schiphol een luchtkwaliteit ontstaat die voldoet aan het Besluit Luchtkwaliteit (Blk).

## 2.5 Economie

*Aanbevelingen voor verbetervoorstellen*

- **aanbeveling 1 verbetervoorstellen: Verdeling van groei over economie én milieu (zie pag. 22)**  
De Commissie adviseert in het stelsel op te nemen hoe milieuvriendelijker procedures en technologie bij toekomstige aanpassingen van Luchthavenbesluiten verdeeld kunnen worden: meer vliegbewegingen, minder milieubelasting of een combinatie van beide.

*Aanbevelingen voor de onderzoeksagenda*

- **onderzoeksaanbeveling 1: Economische analyse van ontwikkelings-scenario's (zie pag. 24)**  
De Commissie adviseert een economische analyse uit te voeren van een aantal ontwikkelingsscenario's, waaronder ook een sterkere selectiviteit van de groei in de luchtvaart. De te onderzoeken varianten zullen vervolgens moeten worden geëvalueerd volgens de OEI-systematiek, waarbij alle kosten en baten worden meegenomen, dus niet alleen de directe effecten, maar ook de externe en indirecte effecten. Dubbeltellingen bij de voordelen zullen moeten worden vermeden.

- **onderzoeksaanbeveling 2: Operationaliseer economische doelen (zie pag. 24)**  
De Commissie adviseert de economische doelen van de luchthaven te operationaliseren en te monitoren. Operationaliseer ook hoe de economische doelen worden afgewogen tegen de milieudoelen.
- **onderzoeksaanbeveling 3: Instrumenten voor ‘de gebruiker betaalt’ (zie pag. 25)**  
De Commissie adviseert de mogelijkheid na te gaan van de inzet van aanvullende economische instrumenten om te komen tot invoering van het principe ‘de gebruiker betaalt’, eventueel in aanvulling op normen.
- **onderzoeksaanbeveling 4: Verplaatsen van problemen (zie pag. 25)**  
De Commissie adviseert eventuele verplaatsing van economische en milieuproblemen (bijvoorbeeld charters) naar andere luchthavens te betrekken bij het onderzoek naar de effectiviteit van het beleid.
- **onderzoeksaanbeveling 5: effectiviteit beleid t.o.v. externe factoren (zie pag. 25)**  
De Commissie adviseert een systematisch overzicht te geven van de effectiviteit van de genomen maatregelen, door deze effecten te scheiden van de andere invloedsgrootheden, zoals de wereldhandel, tarieven in de luchtvaart, SARS, oorlogen en andere grootheden die inzicht op de effectiviteit kunnen beïnvloeden. Daarnaast zijn de uiteenlopende technisch-operationele maatregelen, baangebruik en verkeersspreiding over de dag en de dagen van het jaar belangrijk. Effectiviteit wordt beoordeeld in termen van de gestelde economische doelen en milieुरandvoorwaarden.

## 2.6 Taakverdeling (markt)partijen in het huidige stelsel

### *Aanbevelingen voor de onderzoeksagenda*

- **onderzoeksaanbeveling 1: Optimale afstemming van taken van betrokken partijen binnen het stelsel (zie pag. 26)**  
De Commissie adviseert te evalueren of de verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen marktpartijen en overheid in het huidige stelsel leidt tot een optimale invulling van het (milieu)beleid voor Schiphol

## 2.7 Luchtverkeersleiding

### *Aanbevelingen voor de onderzoeksagenda*

- **Luchtverkeersleiding, onderzoeksaanbeveling 1: Werkwijzen en capaciteit (zie pag. 27)**  
De Commissie adviseert te verduidelijken hoe en op welke termijn het verhogen van de capaciteit van de Luchtverkeersleiding kan bijdragen aan het verminderen van de milieubelasting. Het gaat om capaciteit voor zowel de dagelijkse vluchtbegeleiding (afhandelingscapaciteit) als voor het ontwikkelen van veilige én minder milieubelastende procedures. Op langere termijn zijn maatregelen denkbaar die bijdragen aan vermindering van de milieubelasting. De Commissie adviseert deze o.a. door het NLR aangegeven en (initieel) onderzochte additionele maatregelen diepergaand te onderzoeken in samenwerking met LVNL.

### 3. UITWERKING AANBEVELINGEN VOOR VERBETEROORSTELLEN

#### 3.1 Geluid

##### **Geluid, aanbeveling 1 verbetervoorstellen: Meten van geluid**

De Commissie adviseert:

1. Onder regie van het Rijk geluidmetingen uit te voeren op lokaties die representatief zijn voor de geluidbelasting rondom de luchthaven, zowel rond de handhavingspunten als op plaatsen in het buitengebied; gedacht wordt aan enkele tientallen meetlocaties in het buitengebied.
2. De resultaten hiervan periodiek (bijvoorbeeld in  $L_{den}$  per maand of per kwartaal) aan burgers als monitoringsinformatie beschikbaar te stellen.
3. Het meetstelsel te gebruiken om de rekenmethode te verbeteren.

##### **Toelichting**

Geluidmetingen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van betrouwbare en voor burgers beschikbare informatie over de geluidbelasting in de omgeving door het luchtverkeer. Het uitvoeren van metingen onder regie van het rijk is daarom noodzakelijk en zeer urgent.

Omdat ook op langere termijn om verschillende redenen het berekenen van de geluidbelasting de voorkeur heeft, vooral voor handhaving, is tevens een verificatie en verbetering van de rekenmethodiek noodzakelijk (zie hierna volgende aanbeveling 2). Als de resultaten uit metingen gecombineerd worden met informatie over het type vliegtuig, zijn positie, zijn motorvermogen en de weersomstandigheden, kunnen zij belangrijke informatie leveren voor een systematische verbetering van rekenmethoden. Op termijn moeten rekenen en meten tot overeenkomstige resultaten leiden.

Technisch gezien is het uitvoeren van goede en betrouwbare metingen een complexe zaak. De laatste jaren is de ontwikkeling van deze techniek echter snel gevorderd en inmiddels is sprake van voldoende ontwikkelde, beschikbare techniek. Illustratief is dat op verschillende luchthavens in het buitenland geluidmetingen uitgevoerd worden en de waarden in  $L_{den}$  periodiek aan de burgers gerapporteerd worden. Meetresultaten kunnen voorlopig als monitoringsinformatie gezien worden.

De lokaties en techniek voor het verrichten van metingen kunnen in de aankomende stelselherziening verder uitgewerkt worden. Een goede afstemming tussen geluidmetingen en hinderonderzoek (zie aanbeveling 4) is gewenst.

##### **Geluid, aanbeveling 2 verbetervoorstellen: Verbeteren van de berekening van $L_{den}$ en $L_{night}$**

De Commissie m.e.r. adviseert de berekening van  $L_{den}$  en  $L_{night}$  te verbeteren. Op dit moment zijn de berekende waarden vrijwel altijd te laag, met als gevolg dat een verkeerd beeld ontstaat van de geluidbelasting in de omgeving van de luchthaven. Hierbij kan worden aangesloten bij de Europese ontwikkelingen.



### **Toelichting en uitwerking**

De berekening van de waarde van  $L_{den}$  en  $L_{night}$  gebeurt op het ogenblik veel minder nauwkeurig dan nodig en mogelijk is. Dat komt voornamelijk omdat wordt uitgegaan van emissiegegevens die voor een aantal belangrijke vliegtuigcategorieën niet correct zijn. Daardoor zijn de berekende waarden vrijwel altijd te laag. Hoe veel is afhankelijk van de verdeling van de passerende vliegtuigen over de verschillende vliegtuigcategorieën en ligt waarschijnlijk voor veel waarnemingspunten tussen 1 en 5 dB. Dit betekent ook dat berekende geluidscontouren aanzienlijke fouten bevatten en bovendien een verkeerde indruk geven van de verdeling van geluid over de omgeving van de luchthaven. Ook betekent het dat goede meetresultaten niet zullen overeenstemmen met rekenresultaten en dat verificatie van rekenresultaten via metingen bij voorbaat zinloos is. En tenslotte betekent het dat de huidige grenswaarden in de beoordelingspunten en van “TVG” niet correct zijn.

Het vasthouden aan de bestaande, niet optimale rekenmethode vanwege de vergelijkbaarheid met eerdere rekenresultaten is een veel gebruikt en redelijk klinkend argument. Toch meent de Commissie dat dit geen goede grond is om belangrijke verbeteringen tegen te houden. Met minder betrouwbare rekenresultaten ontstaan op termijn toch problemen, en hoe langer de verbetering van rekenmethoden wordt uitgesteld, hoe ernstiger die problemen worden. Ten tweede wil het beter rekenen niet direct zeggen dat de normen strenger worden.

De Commissie stelt voor om de berekening van  $L_{den}$  en  $L_{night}$  te verbeteren door:

#### **1. Gecontroleerde emissiegegevens te gaan gebruiken.**

Nederland gebruikt ongecontroleerde emissiegegevens in de vorm van zogenoemde NPD-tabellen. In Duitsland zijn gecontroleerde gegevens beschikbaar [8] en de Commissie stelt voor om deze over te nemen. Waarschijnlijk zal enige aanpassing nodig zijn en zullen gegevens van nieuwe vliegtuigtypen moeten worden toegevoegd. Die aanpassingen kunnen gebeuren met behulp van zorgvuldig uitgevoerde metingen met het in verbetervoorstel 1 genoemde systeem of het NOMOS-systeem - zie [4] voor de wijze waarop.

#### **2. Het Nederlandse rekenmodel te vergelijken met het ECAC.CEAC Doc. 29- model en met andere modellen en afhankelijk van de resultaten daarvan het ECAC.CEAC Doc. 29- model over te nemen, verbeteringen aan te brengen in het Nederlandse model, of het Nederlandse model ongewijzigd te laten**

De ECAC.CEAC Doc.29 - methode is ontwikkeld door de Europese leden van ICAO (waaronder Nederland) en wordt als “interim rekenmethode” aanbevolen in EU richtlijn 2002/49/EG voor het maken van “strategische” geluidbelastingkaarten in agglomeraties en rond grote luchthavens [9]. Ook Schiphol moet deze kaarten maken (voor het eerst in 2007 en vervolgens om de vijf jaar) – zie [10]). EU lidstaten mogen voorlopig hun eigen methode blijven gebruiken mits ze aantonen dat de resultaten daarvan overeenstemmen met die van de ECAC.CEAC Doc. 29- methode (zie artikel 6 van [9]). De ECAC.CEAC Doc. 29 - methode is door de Europese Commissie op enkele onderdelen verbeterd en operationeel gemaakt (zie voor details over de methode 11 en 12). Het is een methode die sterk verwant is aan de huidige Nederlandse methode. Zeven EU lidstaten, waaronder België, Spanje en Italië, hebben deze methode intussen overgenomen. De vergelijking tussen de twee methoden zou eerst op onderdelen kunnen gebeuren (zoals de

segmentatie van de vliegpaden en de “laterale verzwakking”). Daarna kan men een complete berekening voor een aantal waarnemingspunten uitvoeren (uiteraard met dezelfde, gecontroleerde, emissiegegevens) en deze vergelijken met betrouwbare meetresultaten.

Het is zinvol bij de vergelijking ook andere gebruikelijke rekenmodellen te betrekken, met name de meest recente versie van INM (VS), Dansim (Denemarken) en de AzB-methode (Duitsland). Een aanzet tot zo’n vergelijking is al gemaakt in “1 Doc 29 1997 description van (12).

### **3. De Nederlandse methode periodiek aan te passen aan ontwikkelingen**

Ontwikkelingen op het gebied van databases en rekenmodellen zouden bijvoorbeeld iedere 5 jaar tot evaluatie en eventueel aanpassing van de in Nederland gebruikte methode kunnen leiden. Vooral de volgende ontwikkelingen zijn van belang:

1. Verdere verbetering van de ECAC/CEAC Doc. 29-methode.
2. Een initiatief om te komen tot een goede, internationaal aanvaarde database met emissiegegevens, gezamenlijk te leveren door Eurocontrol en de American Federal Aviation Authority, zie paragraaf 3.3.1 van [11].
3. Het Europese project IMAGINE, waarin gewerkt wordt aan de ontwikkeling van fundamenteel betere rekenmodellen [13].
4. Het ontwikkelen van een beter model voor “grondgeluid” tijdens het starten en landen. Bij het landen is daarbij de situatie waarbij geremd wordt op de motoren (met “reverse thrust”) van belang (zie ook onderzoeksaanbeveling 1 voor geluid).

#### **Achtergrond bij de aanbeveling**

Ruim 10 jaar geleden werd geconstateerd dat metingen en berekeningen van Ke-waarden in de buurt van Schiphol niet met elkaar overeenstemden [1, 2]. Naar aanleiding daarvan is onderzoek gedaan naar de oorzaken [3 t/m 6]. De globale resultaten waren de volgende:

- Automatisch gemeten waarden waren vaak te hoog omdat stoorgeluiden in de bepaling van het vliegtuiggeluid werden meegenomen. Dat gold ook voor sommige NOMOS-meetpunten.
- De berekende waarden waren daarentegen systematisch te laag. Dat kwam voornamelijk doordat voor een aantal belangrijke vliegtuigcategorieën te lage waarden voor de emissie werden ingevoerd. Een tweede factor die de nauwkeurigheid van de berekeningen ernstig beperkte was de beperkte nauwkeurigheid van de invoering van vliegpaden. Een derde factor was de kwaliteit van het rekenmodel zelf, zoals het niet verdisconteren van de waarnemingshoogte.

Hoewel nu andere geluidsindices bepaald worden ( $L_{den}$  en  $L_{night}$ ), is de basis van de berekening nog dezelfde als bij het bovengenoemde onderzoek. Er worden nog steeds grote verschillen gevonden tussen meetresultaten en rekenresultaten, waarbij de rekenresultaten vrijwel altijd lager zijn dan de meetresultaten [7]. De database met emissiegegevens van het NLR is na het bovengenoemde onderzoek aangevuld met gegevens van fabrikanten, maar het is bekend dat juist deze erg onnauwkeurig kunnen zijn en controle behoeven [4]. Het is dan ook niet te verwachten dat het eerder geconstateerde probleem verdwenen is.

In [4] laat Isermann zien dat berekeningen met gebruikelijke rekenmodellen, die zorgvuldig worden toegepast en waarin gecontroleerde emissiegegevens worden ingevoerd, resultaten kunnen opleveren die veel beter met de resultaten van zorgvuldig uitgevoerde metingen overeenstemmen dan nu bij Schiphol het geval is [7].

## Literatuurverwijzingen bij geluid aanbeveling 2

- [1] “Akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting vanwege de luchtvaart op woningen langs de oostelijke aanvliegeroute van Schiphol door middel van meting”, Rapport 1470101, april 1993, Onderzoeksdienst voor Milieu en Grondmechanica Amsterdam (OMEGAM).
- [2] “Onderzoek naar de verschillen tussen meting en berekening van vliegtuiglawaai op meetpunten in Amsterdam en Amstelveen”, Rapport 1470101-3, december 1993, OMEGAM.
- [3] U. Isermann, “An Investigation on the Differences between Noise Measurements and Calculations performed at Amsterdam Schiphol Airport for 1992”, DLR Institut für Strömungsmechanik, Göttingen, Mei 1995.
- [4] U. Isermann, “Over de nauwkeurigheid van het berekenen van vliegtuiglawaai”, Geluid, Nummer 4, december 1996, p. 141-144.
- [5] S. Jonkhart, “Vergelijking van gemeten en berekende geluidsniveaus”, NLR Contract Report CR 97263 L, 1997.
- [6] A.R. Eisses (TNO), T.C. van den Dool (TNO) en M.M. Boone (TUD), “Meten van vliegtuiggeluid rond de luchthaven Schiphol. Nauwkeurigheid van mogelijke meetsystemen.”, HAG-RPT- 010002, juni 2001, TNO-TPD.
- [7] Derde Voortgangsrapportage van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid, 29 september 2004.
- [8] Neue zivile Flugzeugklassen für die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (Entwurf), Umweltbundesamt, Berlijn, 1999
- [9] EU Richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189).
- [10] Artikel 8.30 van de Wet Luchtvaart
- [11] “Commission Recommendation of 6 August 2003 concerning the guidelines on the revised interim computation methods for industrial noise, aircraft noise, road traffic noise and railway noise, and related emission data”, Official Journal of the European Union, L 212/49, 22.8.2003.
- [12] “Aircraft noise around airports – Description of the calculation method; deelproject WP 3.3.1 van het project “Adaptation and revision of the interim computation methods for the purpose of strategic noise mapping”, zie <http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/noisedir/library> , doorklikken via
- Directive 2002/49/(environmental noise)
  - Noise mapping
  - Recommended Interim Noise Computation Methods
  - Reports on the Interim methods project
- naar:
- Aircraft noise
    - 1 Doc 29 1997 Description
    - 1 Doc 29 1997 Description Annex
    - 1 Doc 29 1997 Description Forms
    - 3 Doc 29 1997 Database
    - 4 Doc 29 1997 Guidance
    - 4 Doc 29 1997 Guidance examples
    - 5 Doc 29 1997 Software guidelines
- [13] Website van het IMAGINE-project: <http://www.imagine-project.org>

**Geluid, aanbeveling 3 verbetervoorstellen: Berekening van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden, zodat beter inzicht in de berekende geluidhinder ontstaat.**

De Commissie m.e.r. adviseert twee grootheden in te voeren die een betere maat zijn voor de geluidhinder dan de huidige grootheid (de huidige grootheid is TVG, Totaal Volume Geluid, één TVG gebaseerd op  $L_{den}$  en één op  $L_{night}$ ). Het gaat om:

1. Het totaal aantal ernstig gehinderden binnen de 45 dB  $L_{den}$  - contour.
2. Het totaal aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 35 dB  $L_{night}$  - contour.

Voor beide grootheden moeten grenswaarden worden gesteld.

De Commissie beveelt in samenhang hiermee aan om de berekening van het aantal huizen, ernstig gehinderden en slaapverstoorden via de 35 Ke- en 20 Ke contouren, en 26 dB LAeq- en 20 dB LAeq nachtcontouren te verlaten.

**Toelichting en uitwerking**

In eerdere adviezen ([1] en [2]) oefende de Commissie m.e.r. kritiek uit op de keuze van het concept TVG ("TVG-kassa") omdat het geen duidelijke relatie heeft met de door de luchthaven veroorzaakte geluidhinder. Bovendien werd het vermoeden uitgesproken dat, voordat voor één van de twee TVG's (één gerelateerd aan  $L_{den}$  en de ander aan  $L_{night}$ ) de grenswaarde wordt overschreden, vrijwel steeds de grenswaarde voor één of meer van de individuele handhavingspunten wordt overschreden. Dat betekent dat de twee TVG's bij de handhaving nauwelijks een rol zullen spelen, terwijl hun waarde op zichzelf geen bruikbare informatie bevat.

Net als de twee TVG's zullen de nieuwe grootheden bij de huidige opzet zelden een directe bijdrage aan de handhaving leveren. Ze geven echter, in tegenstelling tot TGV, wel een indicatie van de totale geluidsoverlast die de luchthaven veroorzaakt en de veranderingen daarin. De nieuwe grootheden hebben dus een veel grotere informatieve waarde dan TGV en sluiten daarom goed aan bij de aanbeveling van de Commissie om de informatievoorziening aan de omgeving te verbeteren. Naast deze grootheden blijven de handhavingspunten noodzakelijk voor de beheersing van geluidsoverlast in deelgebieden (zie ook onderzoeksaanbeveling 2).

De waarde van de twee grootheden die de Commissie voorstelt, wordt bepaald via de berekening van geluidcontouren, bepaling van het aantal personen dat aan bepaalde niveaus is blootgesteld en toepassing van dosis-effect-relaties:

1. Voor de berekening van de geluidcontouren wordt dezelfde methode toegepast als voor het maken van de geluidkaarten in het kader van EU-richtlijn 2002/49/EG [3], die voor Schiphol is geïmplementeerd via de Wet Luchtvaart [4]. De berekening dient zo nauwkeurig mogelijk te zijn (zie aanbeveling voor verbetervoorstel 2).
2. Voor de bepaling van het aantal blootgestelde personen worden actuele gegevens over woningbestanden en bewoningsgraad gebruikt.
3. Als dosis-effect-relaties worden gebruikt:
  - a. Het in [5] gepubliceerde verband tussen %HA (percentage ernstig gehinderden) en  $L_{den}$ .
  - b. Het in [6] en [7] gepubliceerde verband tussen het percentage ervaren ernstige slaapverstoring en  $L_{night}$ .

De in 1 t/m 3 beschreven methode wordt gedurende een periode van 5 jaar "bevroren". Iedere 5 jaar wordt de methode aangepast aan de stand van de wetenschap, veranderde bebouwing e.d., en kunnen de twee grenswaarden worden aangepast aan deze veranderingen.

De grenswaarden voor de twee grootheden worden bepaald op basis van hetzelfde scenario als waarvoor die voor de twee TVG's zijn berekend.

Deze aanbeveling is volledig gebaseerd op de nieuwe grootheden  $L_{den}$ - en  $L_{night}$  die met de nieuwe Wet Luchtvaart zijn ingevoerd. Na de evaluatie van de gelijkwaardigheid van het stelsel is het gebruik van de Ke- en LAeq-normen niet meer nodig en niet meer zinvol.

### **Achtergrond bij de aanbeveling**

In eerdere adviezen ([1] en [2]) presenteerde de Commissie hetzelfde concept onder de naam "TAEG", zij het minder ver uitgewerkt. Deze afkorting bleek echter verwarring te geven zodat nu wordt afgezien van een voorstel voor zo'n afkorting.

Om een werkelijk goed beeld te krijgen van de geluidhinder die de luchthaven veroorzaakt zou men eigenlijk het aantal ernstig gehinderden moeten bepalen binnen nog bredere contouren dan hierboven aangegeven. Bij  $L_{den} = 45$  dB en  $L_{night} = 35$  dB is nog altijd ongeveer 11% van de volwassenen ernstig gehinderd en 5% ernstig slaapverstoord. De bepaling van die bredere contouren wordt echter steeds onnauwkeuriger en de 45 dB  $L_{den}$  - contour en de 35 dB  $L_{night}$  - contour is met de huidige stand van de techniek ongeveer de uiterste grens tot waar men redelijkerwijs kan gaan.

De "bevrozing" van de methodiek gedurende een bepaalde periode en de periodieke bijstelling worden voorgesteld om:

1. de methode te ontdoen van elementen waarop de Luchthaven geen directe invloed heeft,
2. gedurende een zekere periode waarheidsgetrouwe, toetsbare, direct vergelijkbare informatie te krijgen die ook aan het publiek kan worden gegeven.

De geluidkaarten en de aantallen aan bepaalde niveaus blootgestelde personen kunnen direct gebruikt worden in het kader van de EU-richtlijn 2002/49/EG [3, 4].

### **Literatuurverwijzingen bij geluid, aanbeveling 3**

[1] "Voorlopige bevindingen over het concept-MER Schiphol 2003" Cie MER, 1 oktober 2001.

[2] "Toetsingsadvies over het milieueffectrapport 'Schiphol 2003', Cie MER, 11 maart 2002.

[3] EU Richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189).

[4] Artikel 8.30 van de Wet Luchtvaart

[5] "Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance", opgesteld door Working Group 2 – Dose/Effect, Europese Commissie, 20 februari 2002; te vinden op <http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/noise/library>, doorklikken via

- Directive 2002/49 (Environmental Noise)
- WGs Position Papers

Naar:

$L_{den}$  annoyance 2002 = het betreffende document.

[6] "Beoordelingskader Gezondheid en Milieu: nachtelijk geluid van vliegverkeer rond Schiphol en slaapverstoring", RIVM rapport 630100002/2004

[7] O. Breugelmans et. al., "Tussenrapportage Monitoring Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol: Gezondheid en beleving van de omgevingskwaliteit in de regio Schiphol: 2002", RIVM rapport 630100001

#### **Geluid, aanbeveling 4 verbetervoorstellen: Meten van hinder door hinderonderzoek**

De Commissie adviseert aan het stelsel toe te voegen dat periodiek (bijvoorbeeld vierjaarlijks) door een hinderonderzoek wordt vastgesteld in hoeverre de berekende hinder ook overeenkomt met de feitelijke hinder. Het ligt daarbij voor de hand om aan te sluiten bij het monitoringprogramma zoals dat in het kader van GES fase III wordt uitgevoerd. De uitkomsten kunnen worden gebruikt om doelstellingen voor wat betreft de aantallen feitelijk gehinderden mee te schragen, berekeningen aan te scherpen en/of flankerend beleid te optimaliseren.

#### **Toelichting**

Onderdeel van de onderzoeksagenda 'effectiviteit' is 'beleving': "hoe worden geluid, luchtverontreiniging en extern veiligheidsrisico door omwonenden ervaren?" De Commissie vindt dat bij veiligheid en luchtkwaliteit normering vooral gaat om de kans op een ramp en om de feitelijke luchtkwaliteit en niet om de beleving (risicoperceptie). Voor het aspect geluid ligt dat anders. Er is in de praktijk een belangrijke discrepantie tussen de 'berekende hinder' en de beleefde oftewel 'gemeten hinder'. Een normenstelsel moet weliswaar uitgaan van berekende (verwachte) geluidhinder en slaapverstoring, direct onderzoek naar beleefde hinder is essentieel om het beleid te verbeteren.

Het verdiepend belevingsonderzoek dat is aangekondigd in de onderzoeksagenda zou er op moeten zijn gericht om:

- Het inzicht in de hinder te verbeteren (het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden). Daarbij moet rekening gehouden worden met mogelijke verschillen in dosis-effectrelaties tussen stedelijke en landelijke gebieden of aan inzicht in de (externe) omstandigheden die stabiele situaties onderscheiden van niet-stabiele situaties (zoals veranderingen in vliegpatronen bij baanonderhoud of bijzondere weersomstandigheden).
- Inzicht te krijgen in de effecten van potentieel in te zetten instrumenten (akoestisch én niet-akoestisch) op de beleving zodat verbetervoorstellen kunnen worden gewaardeerd en beleid geformuleerd. Hierbij zal de scope breder kunnen (en moeten) zijn dan ernstige hinder en slaapverstoring door geluid. Het ligt voor de hand in het bijzonder in te gaan op de mogelijkheden om met communicatie/informatievoorziening de beleving in positieve zin te beïnvloeden (informatie naar behoefte). Maar ook is meer inzicht gewenst in de effectiviteit van instrumenten die aangrijpen op zaken als keuzevrijheid en compensatie.

Het totale pakket van meten (aanbeveling 1), rekenen (aanbevelingen 2 en 3) en hinderonderzoek naar beleefde hinder zal goed op elkaar afgestemd moeten worden. De samenhang is groot. Zo is het vanzelfsprekend wenselijk om het hinderonderzoek ook uit te voeren in de gebieden waar wordt gemeten, inclusief het 'buitengebied'. Net als voor de geluidmetingen geldt, worden de hindermetingen niet voor de handhaving gebruikt. Zolang niet duidelijk is waarom de Schipholsituatie zo afwijkt van wat 'normale' 'dosis-effectrelaties' voorspellen, is ook het gebruik voor normering niet zinvol. Het doel van hinderonderzoek is primair dat van monitoring. Daarmee worden twee belangrijke doelen gediend:

- Signalering en informatievoorziening: hoe ontwikkelt de hinderbeleving zich, gebeuren er opvallende zaken op het gebied van de hinder waar beleidsmatig op kan worden ingespeeld?

- Onderzoek en verbeteren van de rekenmodellen: verbetering van inzicht in de relatie tussen geluidbelasting en hinder zodat op termijn de discrepantie tussen berekende en gemeten hinder vermindert of in ieder geval beter wordt begrepen. Dat daarbij ook wordt ingegaan op verschillen tussen deelgebieden ligt voor de hand.

In onderzoek naar hinderbeleving zal behalve aan geluid ook aandacht aan geurhinder moeten worden besteed.

**Geluid, aanbeveling 5 verbetervoorstellen: Verlengen nachtrechtime**

De Commissie adviseert te overwegen de periode van het nachtrechtime van 23.00 uur tot 6.00 uur te verlengen tot 7.00 uur.

**Toelichting**

Onderzoek<sup>5</sup> toont afdoende aan dat een belangrijk positief effect (afname van slaapverstoring) mag worden verwacht van een wijziging van de periode van het nachtrechtime. Doordat er tussen 6:00 en 7:00 nog veel mensen slapen en men gedurende die periode relatief gevoelig is voor verstoring, is het positieve effect van een verlenging van het nachtrechtime tot 7.00 uur groot. Het leidt tot een afname van het aantal mensen met ervaren ernstige slaapverstoring van maximaal circa 36.000 (18%)<sup>6</sup>. Het totale omzetverlies hiervan wordt geschat op maximaal 10 miljoen euro per jaar. Dit is circa 1% van de totale jaaromzet van de luchthaven. De totale kosten van isolatie van 7.000 woningen worden geraamd op 396 miljoen euro.

Het RIVM verwacht dat het positieve effect van de verlenging van het nachtrechtime slechts gedeeltelijk teniet wordt gedaan als daardoor tussen 23:00 en 6:00 meer wordt gevlogen. De extra geluidbelasting die daardoor ontstaat zal zich onder invloed van het nachtrechtime tot een klein gebied beperken.

### 3.2 Externe veiligheid

**Externe veiligheid, aanbeveling 1 verbetervoorstellen: Introduceer normen voor groepsrisico**

De Commissie adviseert bij de aangekondigde normstelling voor groepsrisico de volgende uitgangspunten te betrekken:

1. Stel een maximum in de vorm van een limiet voor de kans op ongelukken waarbij respectievelijk meer dan 10, 40, 100 en 400 slachtoffers kunnen vallen;
2. Druk deze maxima uit in wettelijke grenswaarden
3. Deel de resterende risicoruimte desgewenst toe aan de diverse gemeenten rond Schiphol
4. Formuleer maatregelen die de handhaving van deze norm ook in de toekomst waarborgen.

<sup>5</sup> RIVM: "Beoordelingskader Gezondheid en Milieu: nachtelijk geluid van vliegverkeer rond Schiphol en slaapverstoring" (rapport 630100002, 2004)

<sup>6</sup> Deze winst wordt vooral geboekt doordat onder het nachtrechtime geluid wordt geconcentreerd in een kleiner gebied. In dat gebied zal het aantal mensen met ervaren ernstige slaapverstoring daarom wel toenemen met maximaal 1000. Deze toename is veel geringer dan de afname in andere gebieden.

### **Toelichting**

De staatsecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in brieven aan de Tweede Kamer (27801 nr 28 dd 14/1/2005 en 26959/27801 nr. 94) aangegeven dat het Groepsrisico als indicator voor externe veiligheid gehanteerd zal worden. Daarbij staat een gebiedsgerichte benadering centraal. Deze ontwikkeling sluit ook aan op het advies van de VROM-raad en de raad voor V&W<sup>7</sup> waarin het belang van het groepsrisico als indicator voor maatschappelijke ontwrichting wordt benadrukt. De Commissie m.e.r. heeft in eerdere adviezen ook geadviseerd normen voor groepsrisico te hanteren<sup>8</sup>. Ook adviseert de Commissie tansparant om te gaan met het groepsrisico en te zoeken naar een manier om dit beleidsmatig beter te operationaliseren.

In haar rapport "Handhaven en Gedogen"<sup>9</sup> vraagt de Algemene Rekenkamer eveneens om duidelijkheid over de normen voor externe veiligheid en de handhaving ervan en pleit zij voor verheldering van de rol- en taakverdeling in het (handhavings)beleid en een goede communicatie met alle betrokkenen.

De Commissie m.e.r. is van mening dat handhaafbare normen voor Schiphol te stellen zijn omdat, in afwijking van de situatie bij chemische installaties, over de te hanteren rekenmethode overeenstemming bestaat. In haar toetsingsadvies over het MER Schiphol 2003<sup>10</sup> heeft de Commissie al aangegeven welke aspecten bij de beheersing van het groepsrisico in het geding zijn.

Inmiddels is uit een rapport van het RIVM<sup>11</sup> gebleken dat de kans op een ramp rond Schiphol reeds aanzienlijk is toegenomen en dat deze zonder beleid ook verder zal toenemen. Dit is in overeenstemming met de voorspelling van het NLR in haar rapport van november 2001<sup>12</sup>.

De staatssecretaris kondigt aan dat de resultaten van een ex ante evaluatie van alternatieven voor het groepsrisicobeleid zullen worden toegevoegd aan de evaluatie van het schipholbeleid (motie Baarda) in februari 2006. De Commissie gaat er van uit dat deze ex ante evaluatie samen met het "MER-Baarda" aan de Commissie zal worden voorgelegd ter toetsing. De Commissie zal bij de toetsing van dat MER, op basis van de dan bestaande inzichten, bovenstaande adviezen voor externe veiligheid nader invulling geven.

<b>Externe veiligheid, aanbeveling 2 verbetervoorstellen: Laat TRG vervallen</b>
--

De Commissie adviseert het Totaal Risico Gewicht (TRG) niet meer als parameter voor het berekenen van risico's te hanteren.
---

### **Toelichting**

Het TRG is geen goede norm voor de beheersing van risico's. Bij het TRG kunnen de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

1. het TRG heeft geen relatie met de bescherming van de omgeving omdat er geen ruimtelijke component in zit. Al eerder heeft de Commissie opgemerkt dat het voor het TRG niet uitmaakt of wel of niet over woongebieden gevlogen wordt. Het is evident dat dit voor de veiligheid een essentieel verschil is.

<sup>7</sup> Verantwoorde Risico's, Veilige Ruimte, VROM Raad en Raad voor Verkeer en Waterstaat, ISBN 90-77323-02-3, 2003)

<sup>8</sup> Commissie voor de m.e.r.: Toetsingsadvies over het MER 'Schiphol 2003', 11 maart 2002, 1114-376 ISBN 90-421-0955-6.

<sup>9</sup> TK Vergaderjaar 2004-2005, 30050, nrs 1-2

<sup>10</sup> Commissie voor de m.e.r.: Toetsingsadvies over het MER 'Schiphol 2003', 11 maart 2002, 1114-376 ISBN 90-421-0955-6.

<sup>11</sup> RIVM 620100004/2005, ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol 1990-2010

<sup>12</sup> NLR CR 2001-491, Groepsrisicoberekeningen Schiphol 2003, November 2001.



2. onduidelijk is hoe het TRG “gelijkwaardig” vertaald is uit het verleden naar het nieuwe normenstelsel.

Het criterium van 774 woningen binnen de  $10^{-6}$  contour is eveneens geen afdoende norm voor externe veiligheid. Dat ligt niet zozeer aan het aantal woningen (ook een lager aantal woningen zou het realistische gehalte niet verhogen) maar aan de norm als geheel. De bescherming van de omgeving is met name gelegen in de kans op ongevallen met grote aantallen slachtoffers en dat wordt maar zeer ten dele bepaald door het gebied binnen  $10^{-6}$ .

De Commissie heeft in haar advies over het MER Schiphol 2003 (zie voetnoot 7) uitgebreider toegelicht dat het huidige stelsel naar haar mening geen bescherming biedt tegen de toename van de kans op een ramp. Voor verdere achtergronden wordt naar dat advies verwezen.

### 3.3 Luchtkwaliteit

#### **Luchtkwaliteit, aanbeveling 1 verbetervoorstellen: Voer een methodiek in om aan normen voor luchtkwaliteit te voldoen**

De Commissie adviseert een methodiek in te voeren waarmee op en rond Schiphol een luchtkwaliteit ontstaat die voldoet aan het Besluit Luchtkwaliteit (Blk).

#### **Toelichting en uitwerking**

Het beleidskader voor Schiphol in relatie tot de luchtkwaliteit (Besluit luchtkwaliteit – Blk - en de grenswaarden voor de emissies per MTOW = Maximum Take Off Weight) is helder. Het beleidskader op zich behoeft dus geen verbetering. Aangezien echter de luchtkwaliteit op en rond Schiphol niet aan het Blk voldoet, is het noodzakelijk dat het bevoegde gezag een methodiek invoert om ook op en rond Schiphol binnen afzienbare tijd een luchtkwaliteit te bewerkstelligen die voldoet aan het Blk. De Commissie adviseert dit als volgt aan te pakken:

#### **1. Analyse van de luchtkwaliteit.**

Conform de tot nu toe toegepaste onderzoeksmethode worden de emissies van de drie broncategorieën (wegverkeer, vliegverkeer en overige bronnen) vastgesteld. Met behulp van een verspreidingsmodel worden de aan de drie bronnen gerelateerde concentratiebijdragen (immissies) bepaald. Vervolgens kan door terugschaling van de emissies worden onderzocht welke emissies maximaal mogelijk zijn zonder dat de grenswaarden worden overschreden. De verhouding tussen weg, lucht en overige bronnen is daarbij uiteraard een bestuurlijke verantwoordelijkheid. Dit resulteert uiteindelijk voor het gehele studiegebied en voor elke willekeurige locatie in een maximaal toelaatbaar geachte bijdrage van het vliegverkeer aan de luchtverontreiniging. Een aantal representatieve locaties krijgt tot slot de status van handhavingspunt. Per handhavingspunt wordt de maximale concentratiebijdrage van Schiphol wettelijk vastgelegd. Deze aanpak maakt het stellen van eisen aan de emissies per MTOW overbodig.

#### **2. Formulering van maatregelen.**

Daar waar de totale concentratie hoger blijkt te zijn dan de grenswaarde toestaat, zullen maatregelen moeten worden geformuleerd om tot een oplossing te komen. Mogelijke maatregelen zijn generieke maatregelen die het vliegverkeer schoner maken of specifiek op de regio gerichte maatregelen, zoals bijvoorbeeld het stellen van eisen aan het vliegverkeer en het vracht-

verkeer dat Schiphol aandoet. Als laatste mogelijkheid zal ook de beperking van het vliegverkeer aan de orde kunnen komen.

### **3. Handhaving van de luchtkwaliteit.**

De effectiviteit van de maatregelen is controleerbaar door de bijdrage van het vliegverkeer aan de luchtverontreiniging jaarlijks vast te stellen en de resultaten hiervan op te nemen in het Operationeel Plan Schiphol. Geadviseerd wordt de concentraties in de 'handhavingspunten' modelmatig vast te stellen en deze modelberekeningen te ijken met behulp van enkele meetstations (mogelijk kan gebruik worden gemaakt van de meetstations van de provincie Noord-Holland, die waarschijnlijk daarvoor wel moeten worden verplaatst).

#### **Achtergrond: het vigerende wettelijke kader**

Het vigerende wettelijke kader waaraan de invloed van Schiphol op de luchtkwaliteit moet worden getoetst, bestaat uit twee instrumenten.

Het eerste is het algemeen in Nederland geldende Besluit luchtkwaliteit (Blk). In het Blk zijn grenswaarden opgenomen, waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. Bestuursorganen dienen bij de uitoefening van hun bevoegdheden het besluit in acht te nemen. Dit houdt in de praktijk in dat er geen besluit kan worden genomen dat leidt tot (verdere) overschrijding van één of meerdere grenswaarden uit het Blk. Uit het MER 'Schiphol 2003' blijkt dat bepaalde grenswaarden op en rond Schiphol, nu en in de toekomst, (zullen) worden overschreden.

Toen het MER 'Schiphol 2003' begin 2002 werd gepubliceerd, stond het ministerie van VROM op het standpunt dat het Blk niet in zijn algemeenheid geldt, maar alleen ter plekke van gevoelige bestemmingen, zoals een woonbestemming. Verder nam VROM het standpunt in dat de problematiek rond fijn stof voorlopig moeilijk oplosbaar is en dat de oplossing van deze problematiek primair van het Rijk moest komen. Dit resulteerde erin dat in de praktijk de grenswaarde voor de *daggemiddelde* concentratie van fijn stof niet bij de besluitvorming werd betrokken. Dit gebeurde omdat vrijwel overal in Nederland de achtergrondwaarde van de daggemiddelde concentratie al hoger is dan de grenswaarde. In sommige gevallen bleef ook de grenswaarde voor de *jaargemiddelde* concentratie van fijn stof buiten beschouwing, waarmee de component fijn stof in het geheel niet werd meegenomen bij de besluitvorming. Deze door het ministerie van VROM uitgezette lijn - beperkte geldigheid van het Blk en het buiten beschouwing laten van (de daggemiddelde concentratie van) fijn stof - is in de afgelopen 2-3 jaar door de Bestuursafdeling van de Raad van State gecorrigeerd: het Blk geldt overal, met uitzondering van de werkplek, en elke grenswaarde is even relevant. Uitgaande van de jurisprudentie over het Blk kan nu achteraf worden vastgesteld dat de in het MER 'Schiphol 2003' gemelde overschrijding van de grenswaarde voor de jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie, zowel in de nabijheid van de autosnelwegen als op het Schipholverrein zelf, een aanzienlijk grotere relevantie heeft dan VROM destijds veronderstelde. Achteraf gezien had deze informatie bij de besluitvorming moeten worden betrokken, evenals het feit dat in het gehele onderzochte gebied niet wordt voldaan aan tenminste één grenswaarde voor fijn stof.

Het tweede instrument bestaat uit grenswaarden voor de emissie per MTOW. Deze zijn vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Informatie over het al of niet overschrijden van deze grenswaarden is niet beschikbaar. Het Operationeel Plan Schiphol 2005 zou die informatie moeten bevatten. Dat plan is echter niet openbaar. Uit een mondelinge toelichting van het ministe-

rie van V&W is op te maken dat het mogelijk is dat in elk geval één grenswaarde in 2005 niet zal worden gehaald.

### **Ontwikkeling emissies vliegverkeer**

In de onderzoeksbijlage Lucht & Geur, behorend bij het MER 'Schiphol 2003' staat veel informatie over de ontwikkeling van de emissies door het luchtverkeer. Onder andere wordt aandacht besteed aan het relatieve aandeel van het luchtverkeer in de emissies. Op grond van deze informatie (zie paragraaf 6.2 van de onderzoeksbijlage) kan worden vastgesteld dat de emissies door de andere bronnen dan het luchtverkeer drastisch zullen dalen, terwijl de emissies door het luchtverkeer drastisch zullen stijgen. Onderstaand is aangegeven in welke mate de emissies in 2010 veranderd zullen zijn ten opzichte van 1990.

	Wegverkeer	Overige bronnen	Luchtverkeer	Besluit lucht kwaliteit (Blk)
Stikstofoxiden	-75%	-50%	+200%	normoverschrijding
Koolmonoxide	-75%	-65%	+100%	
Zwavel dioxide	-90%	-80%	+100%	
Fijn stof	-60%	-40%	+60%	normoverschrijding
Koolwaterstoffen (VOS)	-90%	-60%	-5%	

Als gevolg van de bovenstaande veranderingen in de emissies neemt het relatieve aandeel van het luchtverkeer in de emissies sterk toe:

	Relatief aandeel in 1990	Relatief aandeel in 2010
Stikstofoxiden	7%	40%
Koolmonoxide	3%	20%
Zwavel dioxide	8%	60%
Fijn stof	6%	20%
Koolwaterstoffen (VOS)	3%	9%

Alles overziend dringt zich de gedachte op dat de groei van het luchtverkeer alleen maar mogelijk is (geweest) door de inspanning om het wegverkeer en de overige bronnen schoner te maken. Enerzijds lukt het waarschijnlijk de emissies door het wegverkeer aan te pakken en anderzijds wordt dat, al of niet gedeeltelijk, weer teniet gedaan door de groei van het luchtverkeer. Een consequentie van dit alles is wel dat het luchtverkeer in het gebied op en rond Schiphol steeds meer verantwoordelijk wordt voor de overschrijding van de grenswaarden uit het Blk. De bijdrage van het vliegverkeer aan de totale concentratie wordt immers relatief steeds groter.

### 3.4 Economie

#### **Economie, aanbeveling 1 verbetervoorstellen: Verdeling van groei over economie én milieu**

De Commissie adviseert in het stelsel op te nemen hoe milieuvriendelijker procedures en technologie bij toekomstige aanpassingen van Luchthavenbesluiten verdeeld kunnen worden: meer vliegbewegingen, minder milieubelasting of een combinatie van beide.

#### **Toelichting**

De wetgeving geeft aanleiding tot verschillende interpretaties van de verhouding tussen milieu en economie. De luchtvaartsector gaat ervan uit dat binnen de vastgestelde milieuruimte een plicht bestaat optimaal te ontwikkelen. Zij verwijst daarbij naar artikel 8.3 van de Wet luchtvaart. In dit MER leidt dat ertoe dat milieuruimte die ontstaat door bijvoorbeeld andere procedures of routes in extra vliegbewegingen kan worden omgezet. Er is ook een interpretatie mogelijk waarbij milieuvriendelijker procedures en technologie (deels) ten goede komt aan de omgeving: dat leidt ertoe dat de milieubelasting wordt verminderd bij een gelijkblijvend of minder sterk stijgend aantal vliegbewegingen. De Wet Luchtvaart geeft immers aan dat het beschermingsniveau van elk volgend besluit per saldo gelijkwaardig of *beter* is dan het eerste besluit.

## **4. AANBEVELINGEN ONDERZOEKSAGENDA EFFECTIVITEIT SCHIPHOLBELEID**

### 4.1 Geluid en luchtkwaliteit

#### **Geluid en lucht, onderzoeks-aanbeveling 1: Bijdrage afremmen met motoren aan de geluidbelasting en luchtkwaliteit**

De Commissie adviseert de bijdrage van het afremmen met motoren ('reverse thrust') bij landingen aan de geluidbelasting te beschrijven, de omgeving daarover te informeren en zonodig maatregelen te onderzoeken om de geluidbelasting te verminderen. Ga ook na wat de betekenis is voor de luchtkwaliteit.

#### **Toelichting**

In het verleden is onderzoek gedaan naar "grondgeluid". De TU-Delft<sup>13</sup> concludeerde dat grondgeluid als gevolg van afremmen op de motoren ('reverse thrust', waarbij gebruik kan worden gemaakt van het maximale motorvermogen) verwaarloosbaar is vergeleken bij het geluid van startende vliegtuigen. Bij die berekeningen is overigens alleen het geluidniveau > 65dBA meegenomen omdat in de berekening van Ke-waarden lagere niveau's worden verwaarloosd. Omdat de geluidbelasting van 'reverse thrust' niet relevant werd geacht, zijn er geen normen voor gesteld, en werd het in de Ke-berekeningen niet meegenomen. De Commissie veronderstelt dat dit bij de  $L_{den}$ -berekeningen ook niet gebeurt. Bij  $L_{den}$  geldt echter geen 65 dBA-'afkap' zoals bij Ke, zodat de invloed van 'reverse thrust' groter is dan op Ke. Op basis van klachten in Hoofddorp

<sup>13</sup> M.J. Heule, Faculteit der Luchtvaart- en Ruimteteknik, TU Delft (1997): onderzoek naar het geluidsaspect van vliegverkeer tijdens de start- en landingsprocedure (onderzoek in opdracht van adviesbureau Peutz & Associés B.V.

en Velsen na de opening van de Polderbaan wordt onderzoek door NLR en Wyle labs uitgevoerd. Het Ministerie van VROM informeerde de Commissie dat de aard van het "grondgeluid" in de buurt van de Polderbaan nog onduidelijk is: grondtrillingen, laagfrequent geluid of beide? De Commissie adviseert bij het onderzoek ook de invloed van 'reverse thrust' te betrekken. De onderzoeksvraag is of gedurende de dag (in de nacht wordt alleen stationair vermogen gebruikt) vooral in dichtbij gelegen woongebieden 'reverse thrust' een belangrijke bijdrage aan de geluidhinder kan geven. Het gaat bijvoorbeeld om het preferente gebruik van de polderbaan in zuidelijke richting.

De invloed van 'reverse thrust' op de luchtkwaliteit is bij de berekeningen ten behoeve van het nieuwe stelsel eveneens niet onderzocht. Omdat niet duidelijk is of er een relevante bijdrage is, adviseert de Commissie dit bij het onderzoek te betrekken.

#### **Geluid, onderzoeksaanbeveling 2: Normering voor deelgebieden**

De Commissie adviseert na te gaan of het zinvol is niet alleen normen te stellen voor het totaal aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden in het gehele gebied rond Schiphol (zie aanbeveling 3 verbetervoorstellen geluid), maar ook normen te stellen voor deelgebieden.

#### **Toelichting**

In het huidige stelsel is het mogelijk om geluid in het gebied te "verplaatsen", zolang het maximum voor het aantal gehinderden en slaapverstoorden maar niet wordt overschreden. Ook als aanbeveling 3 van de Commissie over verbetervoorstellen (zie paragraaf 3.1) wordt opgevolgd blijft dat het geval. Dit wordt ook wel "saldering" genoemd. De mogelijkheid geluid te verplaatsen geeft de luchthaven de flexibiliteit om andere routes te kiezen, bijvoorbeeld bij bijzondere weersomstandigheden of bij baanonderhoud. Het nadeel van deze saldering is dat bepaalde gebieden sterk kunnen worden belast. Door normering voor deelgebieden in te voeren kan voorkomen worden dat de lokale hinder te sterk stijgt, terwijl toch voldaan wordt aan de norm voor het totale gebied. De deelgebieden zouden in segmenten rondom de luchthaven kunnen worden gekozen, tot aan een te kiezen geluidscontour, bijvoorbeeld de 45 dB  $L_{den}$  en de 35 dB  $L_{night}$  contour.

Normering voor deelgebieden kan vooral toegevoegde waarde hebben als uit de evaluatie blijkt dat de beschermende werking van de 35 handhavingspunten voor geluid voor het buitengebied beperkt is. De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid heeft dit in studie en zal eind 2005 hiervoor voorstellen doen. De Commissie m.e.r. adviseert hierbij ook de mogelijkheid van gebiedsbescherming te betrekken. Bij de toetsing van het MER over de gelijkwaardigheidstoets komt de Commissie m.e.r. op basis van de inzichten van dat moment terug op deze aanbeveling.

Een eventuele normering voor deelgebieden kan, samen met de aanbeveling voor normering van het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden (zie aanbeveling 3 verbetervoorstellen geluid) gezien worden als een (eerste) stap naar een stelsel dat geheel is gebaseerd op immissie-gerichte normstelling. Het belangrijkste doel is immers de woongebieden bescherming te bieden. De huidige handhavingspunten op de 35-Ke contour kunnen in een dergelijk systeem worden verlaten omdat deze niet in woongebieden zijn gelegen.

**Economie, onderzoeksaanbeveling 1: Economische analyse van ontwikkelingsscenario's**

De Commissie adviseert een economische analyse uit te voeren van een aantal ontwikkelingsscenario's, waaronder ook een sterkere selectiviteit van de groei in de luchtvaart. De te onderzoeken varianten zullen vervolgens moeten worden geëvalueerd volgens de OEI-systematiek, waarbij alle kosten en baten worden meegenomen, dus niet alleen de directe effecten, maar ook de externe en indirecte effecten. Dubbeltellingen bij de voordelen zullen moeten worden vermeden.

**Toelichting**

De economische betekenis van Schiphol wordt vastgesteld op basis van werkgelegenheid, toegevoegde waarde, economische meerwaarde en kwaliteit van het netwerk. De Commissie erkent deze betekenis, maar betwijfelt of iedere vlucht dezelfde betekenis heeft voor deze doelen. Er zal dan ook moeten worden nagegaan of selectievere uitbreiding gewenst is. Daarvoor is een groot aantal maatregelen denkbaar. In eerste instantie denkt de Commissie aan een intensievere inzet van Nederland in Europees verband om te komen tot heffingen, in ieder geval op intra-europese vluchten. Schiphol kent al een aantal heffingen. Onderzoek kan de effectiviteit en wenselijkheid nagaan van heffingen bij starts en landingen om de groei van het luchtverkeer te reguleren.

Er is bij de beschreven scenario's nog erg weinig aandacht voor de ontwikkeling aan de kant van de landzijdige ontsluiting (via weg en rail), alsmede de uiteenlopende maatschappelijke effecten daarvan. De Commissie adviseert recent ontwikkelde modellen te betrekken bij de maatschappelijke kosten baten analyse. Het gaat om modellen waarbij de ruimtelijke ontwikkelingen rondom knooppunten een bijdrage leveren aan de verdere ontwikkeling van de vervoervoorzieningen rondom de knooppunten. Hierbij wordt ingezet op de door de Raad voor Verkeer en Waterstaat bepleitte verantwoordelijkheidsverdeling voor de locatiebereikbaarheid van de luchthaven. Daarbij wordt van de ontwikkelaars en exploitanten van de luchthaven een financiële bijdrage gevraagd in de ontwikkeling van weg- en railinfrastructuur en exploitatie van vervoerdiensten naar de luchthaven.

**Economie, onderzoeksaanbeveling 2: Operationaliseer economische doelen**

De Commissie adviseert de economische doelen van de luchthaven te operationaliseren en te monitoren. Operationaliseer ook hoe de economische doelen worden afgewogen tegen de milieudoelen.

**Toelichting**

De gelijkwaardigheidstoets besteedt aan deze afweging geen aandacht. Het is niet duidelijk of ontwikkelingen als gevolg van milieudoelen opwegen tegen de ontwikkelingen in de economische doelen. Al in de monitoringrapportage dient deze afweging centraal te staan, zodat tijdig kan worden geanticipeerd op toekomstige besluitvorming.

**Economie, onderzoeksaanbeveling 3: instrumenten voor 'de gebruiker betaalt'**

De Commissie adviseert de mogelijkheid na te gaan van de inzet van aanvullende economische instrumenten om te komen tot invoering van het principe 'de gebruiker betaalt', eventueel in aanvulling op normen.

**Toelichting**

Hierbij kan, naast de heffingen, gedacht worden aan verhandelbare rechten en 'stilte-rechten'. Toepassing van dergelijke instrumenten gaat inhouden dat vliegen duurder wordt, maar er zijn dan wel instrumenten in handen om daadwerkelijk te komen tot beïnvloeding en selectiviteit.

**Economie, onderzoeksaanbeveling 4: Verplaatsen van problemen**

De Commissie adviseert eventuele verplaatsing van economische en milieu-problemen (bijvoorbeeld charters) naar andere luchthavens te betrekken bij het onderzoek naar de effectiviteit van het beleid.

**Toelichting**

Deze relatie wordt momenteel niet gelegd. Verplaatsen van problemen naar andere luchthavens kan het aantal gehinderden bij Schiphol weliswaar doen afnemen, maar zou er per saldo toe kunnen leiden dat meer Nederlanders gehinderd worden dan in de oude situatie. De monitoring Schiphol dient aandacht aan deze bredere problematiek te schenken.

**Economie, onderzoeksaanbeveling 5: Effectiviteit beleid t.o.v. externe factoren**

De Commissie adviseert een systematisch overzicht te geven van de effectiviteit van de genomen maatregelen, door deze effecten te scheiden van de andere invloedsgrootheden, zoals de wereldhandel, tarieven in de luchtvaart, SARS, oorlogen en andere grootheden die inzicht op de effectiviteit kunnen beïnvloeden. Daarnaast zijn de uiteenlopende technisch-operationele maatregelen, baangebruik en verkeersspreiding over de dag en de dagen van het jaar belangrijk. Effectiviteit wordt beoordeeld in termen van de gestelde economische doelen en milieurandvoorwaarden.

**Toelichting**

De onderzoeksagenda geeft een beeld van de stand van zaken. Voor de beoordeling van de vraag of bijstelling van het beleid nodig is moet inzicht worden gegeven in de maatregelen die nu zijn genomen en de effectiviteit daarvan. Op basis van dergelijke inzichten kunnen conclusies over het Schipholbeleid worden getrokken. Nu wordt alleen iets gezegd over het weren van specifieke vliegtuigen. Het beleid is uiteraard veel breder.

**taakverdeling partijen, onderzoeksaanbeveling 1: Optimale afstemming van taken van betrokken partijen binnen het stelsel**

De Commissie adviseert te evalueren of de verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen marktpartijen en overheid in het huidige stelsel leidt tot een optimale invulling van het (milieu)beleid voor Schiphol

**Toelichting**

Het stelsel moet voorzien in het realiseren van de ‘dubbeldoelstelling’. In paragraaf 4.2 in dit advies geeft de Commissie aan dat de doelen voor economie nog niet zijn geoperationaliseerd. Voor de milieudoelstelling bevat het stelsel een aantal normen waarvoor de Commissie in dit advies ook aanbevelingen doet. Het is de taak van de marktpartijen vliegbewegingen te accommoderen binnen de milieudoelen, waarbij de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat een handhavende rol speelt. De Commissie constateert dat de marktpartijen ieder hun eigen belang hebben. De ‘optelsom’ van de geoptimaliseerde eigen belangen van partijen leidt niet vanzelfsprekend tot een optimale ‘totaaloplossing’ in bijvoorbeeld het operationele plan voor vliegbewegingen in een bepaald jaar; daarmee is er ook geen garantie dat het milieubelang een gelijkwaardige rol speelt in de besluitvorming. Het is daardoor denkbaar dat hetzelfde aantal vliegbewegingen met minder milieuhinder gepaard kan gaan. Een consequentie van suboptimale oplossingen kan zijn dat milieugrenzen eerder in beeld komen en dat aanpassing van luchthavenbesluiten daardoor eerder nodig wordt geacht, zoals het geval was bij het herstel van de invoerfout in 2004. Enkele voorbeelden die dit illustreren:

- Schiphol gaat bij het opstellen van een operationeel plan primair uit van het verwerken van de marktvrage, de milieugrenzen zijn daarbij van secundair belang. Een second opinion bij de vaststelling van operationele plannen is bijvoorbeeld te overwegen.
- De luchtverkeersleiding wordt meer beoordeeld op een veilige vluchtafwikkeling en op financiële doelen dan op bijvoorbeeld ‘geluidprestaties’. Een beperkte personele capaciteit speelt een belangrijke rol bij de mogelijkheden vliegbewegingen met minder milieubelasting af te handelen, zonder de veiligheid in het geding te brengen.
- Schiphol maakt de berekeningen voor (eventuele) overschrijdingen van de normen en meldt deze aan de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat. Het is niet duidelijk of de Inspectie op een voldoende onafhankelijke manier zelf kan handhaven.
- De kennis en informatie over scenario’s, vluchtafhandeling en milieubelasting is voor een belangrijk deel gemonopoliseerd bij een zeer klein aantal partijen, zodat een beoordeling van de (milieu)prestaties van het stelsel door externe partijen niet te maken is.

De Commissie adviseert daarom de verantwoordelijkheden en taakinfilling van de verschillende partijen in het stelsel te evalueren. Een evaluatie moet leiden tot beter inzicht in, en aanbevelingen voor de rol van partijen om milieuaspecten op een transparante manier te betrekken bij de operaties op Schiphol en de handhaving van het beleid.



**Luchtverkeersleiding, onderzoeksaanbeveling 1: Werkwijzen en capaciteit**

De Commissie adviseert te verduidelijken hoe en op welke termijn het verhogen van de capaciteit van de Luchtverkeersleiding kan bijdragen aan het verminderen van de milieubelasting. Het gaat om capaciteit voor zowel de dagelijkse vluchtbegeleiding (afhandelingscapaciteit) als voor het ontwikkelen van veilige én minder milieubelastende procedures.

Op langere termijn zijn maatregelen denkbaar die bijdragen aan vermindering van de milieubelasting. De Commissie adviseert deze o.a. door het NLR aangegeven en (initieel) onderzochte additionele maatregelen diepergaand te onderzoeken in samenwerking met LVNL.

Het NLR heeft onderzocht (Nadere analyse, NLR-CR-2004-060) welke additionele maatregelen de milieubelasting verder zouden kunnen verminderen, bijvoorbeeld doordat zij de verdeling van vliegverkeer tussen de Zwanenburgbaan en met name de Polderbaan gunstig beïnvloeden. Een aantal maatregelen zou mogelijk een bijdrage leveren, maar meer studie vragen en ingrijpende wijzigingen in de afhandeling van het vliegverkeer en de werkmethoden bij de LVNL tot gevolg hebben. Het gaat om:

- structureel verhogen van de baancapaciteit van de Polderbaan;
- de voorkeursbaan onafhankelijk maken van de vertrekriching;
- segregatie van startend en landend verkeer;
- faseren van verkeer richting PAMpus;
- onderzoeken van alternatieve routes voor startend verkeer.

Het NLR geeft aan dat door het instellen van een extra afhandelingsspositie, waarvoor meer luchtverkeersleiders nodig zijn, tegelijkertijd en structureel veilig vanaf zowel de Polderbaan als de Zwanenburgbaan richting PAMpus gestart zou kunnen worden. Als gevolg hiervan kan de Zwanenburgbaan meer ontlast worden, en daarmee de milieubelasting verminderen. De luchtvaartsector heeft aangegeven dit geen reële optie te vinden. Tenminste 4-5 jaar zou nodig zijn om de mogelijkheid te onderzoeken en te implementeren. Omdat uit het onderzoek mogelijk reële opties voortkomen die de milieubelasting kunnen verminderen, ligt een snelle start en voortvarende aanpak van deze studie voor de hand, zodat de uitkomsten zoveel mogelijk een rol kunnen spelen bij de verbetering van het stelsel.

De Commissie adviseert daarnaast ook te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om meer gebruik te maken van:

- Continuous Descend Approaches (CDA) overdag, zodat een minder groot gebied geluidbelasting ondervindt;
- Procedures waarbij 'oplijning' van vliegtuigen voor de landing plaatsvindt op zo'n manier dat nauwere corridors gebruikt kunnen worden voor de landing. Dat maakt het mogelijk aan te vliegen over dunbevolkte gebieden en het geluidbelaste gebied te verkleinen.
- Strenger toezicht op de daadwerkelijke vluchtafhandeling om vermijdbare hinder te voorkomen. Het gaat bijvoorbeeld om onnodig kort indraaien bij vertrekkend verkeer, en te vroeg op lage hoogte komen bij landingen.

## 5. OPMERKINGEN OVER TUSSENRAPPORTAGE GELIJKWAARDIGHEIDSTOETS

### 5.1 Inleiding

Er is discussie tussen belanghebbenden over de interpretatie van hetgeen wordt bedoeld met “gelijkwaardigheid” tussen het oude en nieuwe stelsel. De Tweede Kamer heeft onlangs in een brief aan de Staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat (29 maart 2005) nog aangegeven dat het niet alleen gaat om het voldoen aan de overgangsartikelen in de Wet Luchtvaart, maar nadrukkelijk ook om de vraag of het nieuwe stelsel in vergelijking met de PKB 1995 een gelijkwaardige bescherming biedt.

De Commissie waardeert het dat deze discussie voor het kabinet aanleiding is de gelijkwaardigheidstoets breed op te vatten en partijen uit te nodigen aan te geven welke (onderzoeks)elementen kunnen bijdragen aan een beter inzicht in, en toetsing van de gelijkwaardigheid. De Commissie acht het daarom niet zinvol een interpretatie van de bedoeling van de motie Baarda te geven. Zij maakt in de volgende paragrafen opmerkingen en aanbevelingen bij de “tussenrapportage 2004 over de gelijkwaardigheidstoets”. De Commissie heeft zich daarbij de vraag gesteld wat de grenzen zijn van het speelveld waarbinnen de gelijkwaardigheidstoets moet plaatsvinden. Zij is daarbij tot de conclusie gekomen dat het niet alleen gaat om een toetsing of wordt voldaan aan de overgangsartikelen<sup>14</sup>. Het gaat daarnaast ook om het evalueren van de beschermende werking van het stelsel indien het tegen de milieugrenzen aanloopt (zie aanbevelingen in paragraaf 5.2 en 5.3). Ook moet de beschermende werking van nieuwe normen in het stelsel (TVG, TRG) worden geëvalueerd. Specifiek voor externe veiligheid vindt de Commissie het belangrijk dat de ontwikkeling van het groepsrisico wordt aangegeven, omdat hiervoor in het nieuwe stelsel een norm ontbreekt.

### 5.2 Gelijkwaardigheidstoets geluid

#### **Geluid, aanbeveling 1 gelijkwaardigheidstoets: Toets de beschermende werking van de geluidgrenzen van het stelsel**

De Commissie adviseert zichtbaar te maken hoe in de werkelijk opgetreden situatie in 2004 en in 2005 de grenzen van het stelsel voor geluid worden benaderd. In deze jaren zijn er veel minder vliegbewegingen geweest dan in het overgangsscenario dat exact past binnen de grenzen voor geluid. Maak daarom ook zichtbaar hoe de grenzen van het stelsel benaderd worden als de werkelijke situatie van 2004 en 2005 wordt ‘opgeschaald’ tot aan de handhavingsgrenzen. Vergelijk vervolgens het maximale aantal vliegbewegingen met het aantal vliegbewegingen dat mogelijk is na herstel van de invoerfout (ca. 510.000). Daarmee ontstaat een beter inzicht in de gelijkwaardigheid van het nieuwe en oude stelsel.

#### **Toelichting en uitwerking**

Het aantonen dat aan de grenswaarden in de overgangsartikelen XI t/m XII van de Wet Luchtvaart is voldaan is noodzakelijk. Daarmee vindt een monito-

<sup>14</sup> Evaluatie Schipholbeleid: Gelijkwaardigheidstoets tussenrapportage 2004, maart 2005

ring plaats van het al dan niet halen van normen: bij een gebruiksscenario dat ver ligt beneden de grensscenario's leidt dat logischerwijs tot de conclusie dat de normen niet worden overschreden. Dat is dan ook de conclusie in de tussenrapportage 2004.

De sturende werking van het stelsel wordt nog niet aangetoond door vergelijking van de 'prestaties' in 2004 en in 2005 met de normen. De gelijkwaardige bescherming wordt pas getoetst als het stelsel tegen de grenzen aan loopt. Op dit moment is dat nauwelijks het geval, hooguit lokaal. Deze toetsing kan plaatsvinden door 'opschaling' van de werkelijke situatie in 2004 en 2005. Om de werkelijk geboden bescherming in de jaren 2004 en 2005 én de gelijkwaardigheid van het stelsel beter in beeld te brengen stelt de Commissie het volgende voor:

**1. Vergelijk de werkelijke situatie in 2004 en in 2005 met het overgangsscenario**

- a. Geef in tabelvorm een vergelijking van de Ke- en  $L_{den}$ -waarden in de handhavingspunten volgens het overgangsscenario en voor de gerealiseerde situatie in 2004 en 2005.
- b. Presenteer voor de onder 1 genoemde situaties pagina-grote Ke-contouren (35, 30, 25 en 20 Ke) en Laeq-contouren (26 dB(A) en 20 dB(A), zodat zichtbaar wordt hoe dicht de grenzen van het stelsel worden benaderd en of er uitstulpingen van de 'contouren' optreden.
- c. Geef de aantallen woningen en gehinderden binnen deze contouren (zowel actuele woningbestanden als bestanden van 1990)

**2. Vergelijk een opschaling van de werkelijke situatie in 2004 en in 2005 met het overgangsscenario**

- a. Maak een realistische opschaling van het vliegverkeer, uitgaande van de actuele situatie in het beschouwde jaar (2004 en 2005) voor meteoromstandigheden en vlootsamenstelling. De wijze waarop dit wordt uitgevoerd moet gemotiveerd worden.  
Deze methodiek is niet nieuw. Ook voor de bepaling van het overgangsscenario is van schaling gebruik gemaakt om de 35 Ke-contour precies passend te krijgen. Een voor de hand liggende opschaling is als volgt: Laat alle vluchtaantallen over alle banen percentueel toenemen, voor zover de meteo en de baancapaciteiten dat toelaten totdat de eerste handhavingsgrens in één van de 35 handhavingspunten wordt bereikt. Als een baancapaciteit eerder wordt bereikt wordt het aantal daar bevroren en wordt de verdere toename alleen over de andere banen verdeeld. Ga vervolgens na of eventuele resterende capaciteit nog op andere banen kan worden benut onder realistische omstandigheden voor het beschouwde jaar en vlieg die ook vol.
- b. Presenteer de resultaten in tabelvorm en met contouren en geef de aantallen woningen en gehinderden (zie de uitwerking onder 1)
- c. Vergelijk de aantallen vliegbewegingen van de opgeschaalde werkelijke situatie met het overgangsscenario en verklaar eventuele verschillen. Betrek hierin met name de meteotoeslag (zie de hierna volgende aanbeveling 2) en de vlootsamenstelling.

Ook deze werkwijze die de Commissie voorstelt is nog geen volledige gelijkwaardigheidstoets, maar zal die beter benaderen dan door uitsluitend te toetsen of in 2004 de grenswaarden in de overgangsartikelen van de Wet Luchtvaart zijn gehaald.

**Geluid, aanbeveling 2 gelijkwaardigheidstoets: Beschrijf de rol van de meteotoeslag**

De Commissie adviseert de invloed van de meteotoeslag op de beschermende werking van het stelsel te beschrijven.

**Toelichting**

In het grenswaardenscenario is een meteotoeslag opgenomen in alle handhavingspunten. Deze maakt het mogelijk dat onder invloed van weersomstandigheden vliegbewegingen verplaatst worden. Afhankelijk van het handhavingspunt is daardoor 17-100% meer vliegbewegingen mogelijk. Uit gegevens van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid<sup>15</sup> blijkt dat in 2004 op 11 van de 35 handhavingspunten de meteomarge voor een deel al is gebruikt, terwijl het aantal vliegbewegingen in dat jaar ver beneden het geschatte maximaal mogelijk aantal ligt. De Commissie adviseert de betekenis hiervan voor de beschermende werking van het stelsel te bespreken en daarbij ook in te gaan op de bescherming van het buitengebied.

**Geluid, aanbeveling 3 gelijkwaardigheidstoets: Evalueer TVG**

De commissie adviseert TVG in 2004 en 2005 te vergelijken met de normwaarde en de resultaten te bespreken in het kader van gelijkwaardigheid.

**Toelichting**

TVG ontbreekt in de tussenrapportage maar is wel een wettelijke norm die gelijkwaardigheid mede bewaakt.

5.3 Externe veiligheid

**Externe veiligheid, aanbeveling 1 gelijkwaardigheidstoets: Toets de beschermende werking van het stelsel voor externe veiligheid**

De Commissie adviseert het ontwikkelde 'opgeschaalde' scenario voor geluid (zie aanbeveling 1 gelijkwaardigheidstoets geluid) ook te beoordelen op de criteria voor externe veiligheid.

**Toelichting**

De onderzoeksvraag hierbij is of de grenswaarde voor geluid ook tot een adequate beperking van de externe veiligheid leidt, of dat de externe veiligheid ook limiterend kan zijn voor de ontwikkeling van het luchtverkeer.

**Externe veiligheid, aanbeveling 2 gelijkwaardigheidstoets: Presenteer F/N curve voor groepsrisico**

De Commissie adviseert in de eindrapportage over de gelijkwaardigheidstoets niet alleen de contouren van het plaatsgevonden risico, maar ook het groepsrisico in de vorm van de F/N-curve weer te geven. Groepsrisico maakt nadrukkelijk onderdeel uit van het oude stelsel en moet daarom bij de gelijkwaardigheidstoets ook worden betrokken.

---

<sup>15</sup> Commissie deskundigen vliegtuiggeluid (CDV): vierde voortgangsrapportage, 9 juni 2005, zie bijlage 2.

### **Toelichting**

De discussie over de externe veiligheid van Schiphol is nog vaak een discussie over normstelling. De discussie zou echter ook moeten gaan over de vraag waar de verantwoordelijkheden liggen voor verbetering van veiligheid en hoe maatschappelijk gewenste ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken is. Normstelling, normhantering en berekeningsmethodieken zijn daarbij geen doelen op zich, maar slechts middelen om toedelen en vooral nemen van verantwoordelijkheden te bevorderen.

Bij het dragen van verantwoordelijkheid voor veiligheid is het belangrijk te onderkennen dat wat voor de beslissers een risico is, voor de getroffen een gevaar is. Getroffenen schrijven immers de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van een beslissing doorgaans toe aan de beslissers. Het debat tussen beslissers en getroffen draait daarmee vaak om de toerekening van verantwoordelijkheid.

Een eerste voorwaarde voor die transparantie is het geven van relevante informatie. In de discussie over de veiligheid rond Schiphol is de mogelijkheid van een ramp met veel slachtoffers – het groepsrisico (GR) - uitdrukkelijk aan de orde. Het GR kan niet in één getal en niet in een eenvoudige contour op de kaart worden uitgedrukt, wat bij het plaatsgebonden risico (PR) wel het geval is. Dit bevordert de communicateerbaarheid niet. Daar staat tegenover dat door het tekenen van een F/N-curve snel na te gaan is hoe het groepsrisico zich ontwikkelt. In het geval van Schiphol behoort daarom naast de contouren van het plaatsgevonden risico, ook het groepsrisico in de vorm van de FN-curve te worden weergegeven.

## 5.4

### Luchtkwaliteit

De gelijkwaardigheid ten opzichte van 1990 is voorlopig gewaarborgd, als die gelijkwaardigheid wordt gedefinieerd als het lager uitvallen van de totale huidige of toekomstige emissies dan de totale emissies in 1990. De eerdere vaststelling (paragraaf 3.3) dat de luchtkwaliteit op en rond Schiphol niet voldoet aan het gestelde in het Blk en de totale emissies op en rond Schiphol wel voldoen aan de criteria uit het overgangsartikel, geeft aan dat het nieuwe stelsel zeker gelijkwaardig is aan het oude en zelfs meer dan dat. Het is niet meer nodig, zowel uit wettelijk als uit praktisch oogpunt, om de vergelijking met de totale emissies uit 1990, die volgens de Wet Luchtvaart slechts één keer moest worden uitgevoerd, steeds opnieuw uit te voeren. Vanaf nu is het voldoende om de luchtkwaliteit te toetsen aan het Blk en de emissies per MTOW.



## BIJLAGEN

bij het advies Evaluatie Schipholbeleid: advies over  
verbetervoorstellen, onderzoeksagenda en  
gelijkwaardigheidstoets

(bijlagen 1 en 2)





## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 december 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart

De Commissie voor de milieueffectrapportage  
t.a.v. de heer ing. N.G. Ketting  
A. van Schendelstraat 800  
3511 ML Utrecht

	Commissie voor de milieueffectrapportage
Ingekomen :	20 DEC. 2004
Nummer :	1454-378
Dossier :	
Opie naar :	Ma bk

Contactpersoon  
J. Hofsteenge  
Datum  
15 december 2004  
Ons kenmerk  
DGL/04.u02909  
Onderwerp  
Evaluatie Schipholwet

Doorkiesnummer  
070 - 351 7692  
Bijlage(n)  
-  
Uw kenmerk  
-

Geachte heer Ketting,

Het overleg over de samenwerking op het Schipholdossier heb ik als zeer plezierig en constructief ervaren. Voor de evaluatie van het Schipholbeleid is het zeer waardevol dat de ervaring en deskundigheid van de Commissie voor de milieueffectrapportage kan worden ingebracht. Ik ben dan ook zeer verheugd dat u bereid bent daaraan mee te werken. Zoals toegezegd bevestig ik met deze brief de gemaakte afspraken.

Voor de Commissie voor de milieueffectrapportage zie ik graag een rol weggelegd bij:

- het geven van een toetsingsadvies over het milieueffectrapport motie Baarda;
- het gebruik maken van de ervaring die de commissie heeft opgedaan met het uitvoeren van milieueffectrapportages voor de luchthaven Schiphol
- advisering over de verwerking van verbetervoorstellen tot een werkbaar aantal alternatieven waarvan de integrale effecten in beeld kunnen worden gebracht;
- de m.e.r.-procedure voor de eventuele wijziging van de luchthavenbesluiten na het bespreken van de eindrapportage met de Tweede Kamer begin 2006.

Hieronder licht ik deze punten toe.

#### *Milieueffectrapport motie Baarda*

Conform de motie Baarda wordt er een milieueffectrapport opgesteld. Hierover zal ik de commissie voor de milieueffectrapportage om advies vragen. De resultaten van het onderzoek verwacht ik aan het eind van 2005, zodat mijn verzoek tot advies ook dan zal plaatsvinden. Met het oog op de geringe tijd tussen het vrijkomen van deze onderzoeks-

project Schiphol MEIS  
postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
Artillerie, Nieuwe Uitleg 1, Den Haag

Telefoon 070 - 351 7217  
Fax 070 - 351 7338  
E-mail [general.post@dgl.minvenw.nl](mailto:general.post@dgl.minvenw.nl)  
Internet [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl)

Bereikbaar vanaf CS en HS met tramlijn 9, 16 of 17 en buslijn 18.



DGL04.U02909

resultaten en de verzending van het eindrapport van de evaluatie aan de Tweede Kamer, eind februari 2006, geef ik u in overweging om al voor eind 2005 uw voorbereidingen te treffen.

*Ervaringen van de commissie voor de milieueffectrapportage met het beleid*

In uw advies over het milieueffectrapport voor het herstel van de invoerfout geeft u een aantal suggesties om mee te nemen in de evaluatie. Graag bespreek ik met u op welke wijze we deze suggesties het beste kunnen uitwerken.

*Het bundelen van verbetervoorstellen tot alternatieven*

Vanwege uw grote ervaring wil ik uw advies vragen voor de wijze waarop de verbetervoorstellen gebundeld kunnen worden tot een aantal alternatieven. Met dit bundelen van verbetervoorstellen wordt meteen na 1 juli gestart.

*De m.e.r.-procedure voor eventuele wijziging van de luchthavenbesluiten*

Nadat het eindrapport van de evaluatie is besproken met de Tweede Kamer, volgt mogelijk wijziging van de luchthavenbesluiten en de m.e.r.-procedure daarbij. Deze procedure zal op zijn vroegst in het voorjaar van 2006 starten.

Met de evaluatie van het Schipholbeleid staan we voor een uitdagende opdracht, die nog niet eerder in deze vorm en omvang is uitgevoerd. Deze uitdaging gaat het ministerie niet uit de weg, maar pakt het juist op, met innovatief en creatief gebruik van de middelen die er zijn. Ik kijk er naar uit hierin met u samen te werken.

Met vriendelijke groet,

DE WAARNEMEND DIRECTEUR-GENERAAL LUCHTVAART,

J. Tammenoms Bakker

## BIJLAGE 2

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Minister van Verkeer en Waterstaat

**Bevoegd gezag:** Minister van Verkeer en Waterstaat

**Besluit:** geen m.e.r.-procedure, geen besluit

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** geen m.e.r.-procedure

**Activiteit en bijzonderheden:** In 2003 zijn de Schipholwet en de luchthavenbesluiten van kracht geworden en is het vijfbanenstelsel van Schiphol in gebruik genomen. In de wetgeving is bepaald dat het nieuwe Schipholbeleid een bescherming moet bieden aan de omgeving die gelijkwaardig is aan de bescherming die werd beoogd met de PKB Schiphol en omgeving uit 1995. Er is ook afgesproken dat het Schipholbeleid zoals vastgelegd in de wetgeving binnen drie jaar na inwerkingtreding moet zijn geëvalueerd. De evaluatie kent meerdere componenten:

4. Evaluatie van de gelijkwaardigheid van het nieuwe en oude stelsel conform de “motie Baarda”, af te ronden in februari 2006. Hiervoor wordt een MER opgesteld;
5. Evaluatie van de effectiviteit van het beleid;
6. Verkenning van mogelijkheden voor verbeteringen van het beleid. Belangstellenden kunnen hiervoor voor 1 juli 2005 voorstellen indienen.

Daarnaast heeft de Commissie deskundigen vliegtuiggeluid een taak gekregen om voorstellen te doen voor handhaving van het beleid in het zogenoemde “buitengebied” van Schiphol en om een systematiek te ontwikkelen voor het meten van vliegtuiggeluid.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) is gevraagd het MER voor de evaluatie van de gelijkwaardigheid (motie Baarda) eind 2005 te toetsen. Ook is de Commissie voor de m.e.r. gevraagd aanbevelingen te doen over realistische alternatieven ter verbetering van het beleid. Het onderhavige advies gaat behalve op de verbetervoorstellen ook in op de tussenrapportage voor de gelijkwaardigheidstoets en op de onderzoeksagenda voor de effectiviteit van het beleid.

De Commissie doet aanbevelingen om te komen tot een stelsel dat de afweging tussen milieu en economie beter mogelijk moet maken. Het stelsel moet ook leiden tot betrouwbare en begrijpelijke informatie over milieu en hinder, die én een goede handhaving mogelijk maakt én de omgeving van Schiphol adequaat informeert. Het stelsel moet bovendien robuust zijn zodat het voor een langere periode op veranderende omstandigheden kan anticiperen en stelselwijzigingen niet snel nodig zijn.

De belangrijkste aanbevelingen zijn:

- Zet in een kosten-batenanalyse het economisch belang van Schiphol af tegen de ‘kosten’ voor het milieu. Daarmee kan de overheid een betere afweging maken bij het stellen van regels.
- Reken niet alleen aan geluid maar meet ook in de praktijk. Verbeter met deze meetresultaten de modellen, die op dit moment systematisch een te lage belasting van de omgeving laten zien. Stel deze informatie beschikbaar aan alle betrokkenen. Doe onderzoek naar de feitelijke hinderbeleving door omwonenden.

- Voer meer metingen uit naar de luchtkwaliteit rond Schiphol. Daarmee moeten de noodzakelijke maatregelen voor verbetering van de luchtkwaliteit onderbouwd worden. Immers de normstelling wordt op dit moment niet gehaald en vliegverkeer is daarin de bepalende factor.
- Ontwikkel een nieuwe norm voor het risico op rampen.

**Procedurele gegevens:**

adviesaanvraag van bevoegd gezag: 15 december 2004

advies uitgebracht: 1 juli 2005

**Samenstelling van de werkgroep:**

prof.dr. B.J.M. Ale

P.J. Bode

dr. ir. M.M. Boone

drs. A.L. de Jong

ir. N.G. Ketting (voorzitter)

dr. K. Leidelmeijer

ir. C.M. van Luijk

prof.dr. H.J. Meurs

capt. G.R. Vissers

dr. ir. T. ten Wolde

**Secretaris van de werkgroep:**

drs. S.A.A. Morel







## **Evaluatie Schipholbeleid: advies over verbetervoorstellen, onderzoeksagenda en gelijkwaardigheidstoets**

In 2003 zijn de Schipholwet en de luchthavenbesluiten van kracht geworden en is het vijfbanenstelsel van Schiphol in gebruik genomen. Afgesproken is dat het Schipholbeleid zoals vastgelegd in de wetgeving binnen drie jaar na inwerkingtreding moet zijn geëvalueerd. De evaluatie kent meerdere componenten:

- Evaluatie van de gelijkwaardigheid van het nieuwe en oude stelsel;
- Evaluatie van de effectiviteit van het beleid;
- Verkenning van mogelijkheden voor verbeteringen van het beleid.

ISBN 90-421-1594-7



# Vluchten kan niet meer...

Advies over de toekomst van de luchtvaart in Nederland

**“Vluchten kan niet meer, ‘k zou niet weten hoe,  
Vluchten kan niet meer, ‘k zou niet weten waar naar toe.”**

Uit: Vluchten kan niet meer, Jenny Arean en Frans Halsema

## A Advies

<b>Advies en aanbevelingen</b>	<b>7</b>
1 Inleiding en probleemstelling	7
2 Ontwikkelingen in de luchtvaart: dynamiek en onzekerheid	7
3 Publieke belangen bij luchthavens	8
4 De mainportstrategie staat onder druk	9
5 Raad kiest voor 'groei binnen randvoorwaarden'	13
6 Advies: ingrediënten voor een nieuwe mainportstrategie	16
7 Aanbevelingen	19
7.1 Korte termijn (2005–2010)	19
7.2 Middellange termijn (2010–2020)	26
7.3 Lange termijn (na 2020)	28

## B Analyse

<b>1 Inleiding en probleemstelling</b>	<b>31</b>
<b>2 De luchtvaartmarkt: vraag en aanbod</b>	<b>35</b>
2.1 Inleiding	35
2.2 De vraag naar luchtvervoer	35
2.3 Het aanbod van luchtvervoer	37
2.4 De luchthavenmarkt	43
2.5 Vooruitblik naar 2020	51
<b>3 Luchtvaartbeleid in Nederland</b>	
3.1 Inleiding	55
3.2 Beleid ten aanzien van KLM en Schiphol	55
3.3 Geluidsnormering	59

<b>4</b>	<b>Publieke belangen</b>	<b>65</b>
4.1	Inleiding	65
4.2	Economie	66
4.2.1	De economische betekenis van Schiphol	66
4.2.2	Gevolgen van restricties voor de ontwikkeling van het netwerk	68
4.2.3	Gevolgen van restricties voor de Nederlandse concurrentiepositie	70
4.3	Milieu	71
4.3.1	Uitstoot schadelijke stoffen	72
4.3.2	Externe veiligheid	74
4.3.3	Geluidsbelasting	78

## **C Bijlagen**

<b>Verantwoording werkwijze</b>	<b>83</b>
<b>Begrippenlijst</b>	<b>85</b>
<b>Geraadpleegde deskundigen</b>	<b>91</b>
<b>Geraadpleegde literatuur</b>	<b>93</b>

# Advies en aanbevelingen

## Vluchten kan niet meer...

Advies over de toekomst van de luchtvaart in Nederland

### 1 INLEIDING EN PROBLEEMSTELLING

Op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de Raad voor Verkeer en Waterstaat zich gebogen over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Aanleiding hiervoor is de evaluatie van de Schipholwet die momenteel plaatsvindt en in februari 2006 afgerond dient te zijn. In deze evaluatie staat het normenstelsel dat met ingebruikname van de 'Polderbaan' op Schiphol in werking is getreden centraal.

De Raad heeft zich de volgende vragen gesteld:

1. Welke ontwikkelingen zijn in de luchtvaart te verwachten tot 2020?
2. Welke publieke belangen zijn verbonden aan de luchtvaart?
3. Kan de mainportstrategie worden voortgezet en onder welke voorwaarden?

In dit deel worden deze drie vragen achtereenvolgens beantwoord. Afgesloten wordt met de aanbevelingen van de Raad.

### 2 ONTWIKKELINGEN IN DE LUCHTVAART: DYNAMIEK EN ONZEKERHEID

De liberalisering van de luchtvaartmarkt en in het kielzog daarvan de opkomst van de low-costmaatschappijen hebben geleid tot overaanbod op de luchtvaartmarkt. Extreme (prijs)concurrentie is het gevolg. Om te overleven zetten luchtvaartmaatschappijen dan ook massief in op kostenbeheersing en schaalvergroting. Het aanbod is hierdoor sterk toegenomen terwijl de prijzen van tickets fors zijn gedaald. In combinatie met de groei van de mondiale economie, de handel en de koopkracht hebben deze ontwikkelingen geleid tot een explosieve groei van het aantal recreatieve en zakelijke reizigers en ook van de hoeveelheid luchtvracht.

Maar niet alleen luchtvaartmaatschappijen concurreren met elkaar. Ook de allergrootste luchthavens, de *hubs*, strijden met elkaar, vooral via hun *hubcarriers* (British Airways op London Heathrow, Air France/KLM op Paris Charles de Gaulle en Schiphol, Lufthansa op Frankfurt en München). Elke combinatie probeert zoveel mogelijk (transfer)reizigers te verleiden via haar hub te reizen. Zonder deze transferreizigers zou namelijk een groot deel van de intercontinentale verbindingen niet rendabel kunnen worden aangeboden. De hubs concurreren met elkaar op de combinatie van capaciteit, kwaliteit, prijs (landingsgelden/afhandelingskosten) en betrouwbaarheid. Daarnaast proberen de hubs zoveel mogelijk andere luchtvaartmaatschappijen naar zich toe te trekken om het netwerk verder uit te bouwen. Hierbij letten zij er nauwgezet op dat nieuwe maatschappijen niet de positie van de eigen hubcarrier verzwakken doordat er bijvoorbeeld teveel aanbieders op bepaalde routes komen.



In de dynamische luchtvaartmarkt bestaat een aantal onzekerheden over de toekomstige positie van hubs en hubcarriers:

- Welke luchtvaartmaatschappijen zullen de concurrentieslag overleven, welke delven het onderspit?
- Zet de groei van de low-costmaatschappijen ten koste van de hubcarriers door of zal hun marktaandeel stabiliseren?
- Low-costmaatschappijen bieden vooral rechtstreekse verbindingen aan tussen steden. De vraag is of dit zal leiden tot een uitholling van de aan- en afvoer naar de hubs doordat reizigers niet langer met de hubcarrier van of naar een hub reizen (of de hubs zelfs helemaal niet meer aandoen).
- De nieuwe Airbus A380 kan door zijn enorme omvang zorgen voor een versterking van het *hub&spoke*-systeem (de hub met zijn verbindingennetwerk). Deze vliegtuigen vervoeren dus passagiers en vracht op langere afstanden tussen hubs, vaak op verschillende continenten. De nieuwe Boeing 787 daarentegen is relatief klein maar is in staat om lange afstanden zonder tussenstop af te leggen. Hierdoor wordt intercontinentaal *point-to-point* verkeer mogelijk op de 'dikkere' verbindingen waarop dat eerst niet mogelijk was. Dit betekent dat Europese luchthavens niet alleen onderling meer zullen gaan concurreren, maar ook dat zij met luchthavens op andere continenten zullen gaan wedijveren om de gunst van luchtvaartmaatschappijen. Een willekeurig voorbeeld moge dit illustreren: de route van bijvoorbeeld Charleston (geen hub) naar Hamburg (ook geen hub) kan gaan via New York (hub) en dan rechtstreeks naar Hamburg met bijvoorbeeld een 787; dan wel van Charleston naar Amsterdam (hub) met een 787, en dan naar Hamburg. Het is duidelijk dat Schiphol in het eerste geval letterlijk wordt overgeslagen en in het tweede geval de 'winnaar' is. Dit fenomeen wordt ook wel "de slag tussen de intercontinentale gateways" genoemd. Daarnaast kan een luchtvaartmaatschappij ook kiezen om van Charleston niet via Schiphol maar via bijvoorbeeld Frankfurt (hub) naar Hamburg te vliegen. In dat geval heeft Schiphol dus 'verloren' van een Europese concurrent.
- Tot slot is onduidelijk welk beleid de alliantie Air France/KLM na de initiële periode van garanties zal voeren ten aanzien van het gebruik van Schiphol. Tot nu heeft de alliantie de positie van de luchthaven versterkt maar op termijn zijn ook andere scenario's denkbaar. In ieder geval betekent dit dat Schiphol na de garantieperiode actief zal moeten zorgen voor zijn aantrekkelijkheid *vis à vis* Air France/KLM.

### 3 PUBLIEKE BELANGEN BIJ LUCHTHAVENS

Publieke belangen zijn belangen die zonder overheidsbemoeienis onvoldoende tot hun recht komen. Zij moeten zorgvuldig worden gedefinieerd aangezien hiermee interventies van de overheid worden gelegitimeerd. Bij luchthavens worden in ons land de volgende publieke belangen onderscheiden:

- Publieke belangen inzake 'milieu, veiligheid, gezondheid en ruimtelijke ordening'.
- Publiek belang 'continuïteit van de luchthaven als vitale schakel in de mainport'.

- Publiek belang 'toegang tot de infrastructuur'.
- Publiek belang 'voorkomen van misbruik van marktmacht'.

De Raad gaat in dit advies vooral in op de beide eerstgenoemde belangen. Ook in een eerder advies is de Raad reeds ingegaan op het publieke belang van de luchthaven als 'vitale schakel in de mainport'. Het kabinetsvoornemen tot privatisering van de NV Luchthaven Schiphol vormde daarvoor de aanleiding.

De economische activiteiten op en rondom de luchthaven kunnen zich ontwikkelen binnen de randvoorwaarden zoals die zijn bepaald voor 'milieu, veiligheid, gezondheid en ruimtelijke ordening' en hebben normaal gesproken geen bescherming van de overheid nodig. Dat wordt anders zodra de economische ontwikkeling op ingrijpende wijze in gevaar komt. Dan kan ook op dit terrein sprake zijn van een publiek belang.

De Raad is van mening dat de overheid zich moet richten op het formuleren en bewaken van de randvoorwaarden waarbinnen de economische activiteiten op en rondom de luchthaven zich mogen ontwikkelen en op het creëren van voldoende ruimte voor deze activiteiten. Dit creëren van ruimte kan zelfs letterlijk worden geïnterpreteerd door het instellen van vrijwaringszones en van ruimtelijke reserveringen rond de luchthaven. De aldus geformuleerde randvoorwaarden zijn niet per definitie onbeperkt houdbaar. De omstandigheden kunnen wijzigen waardoor herziening nodig kan zijn. De overheid moet bij dit alles vermijden dat zij 'op de stoel van de ondernemer Luchthaven Schiphol' gaat zitten.

### 4 DE MAINPORTSTRATEGIE STAAT ONDER DRUK

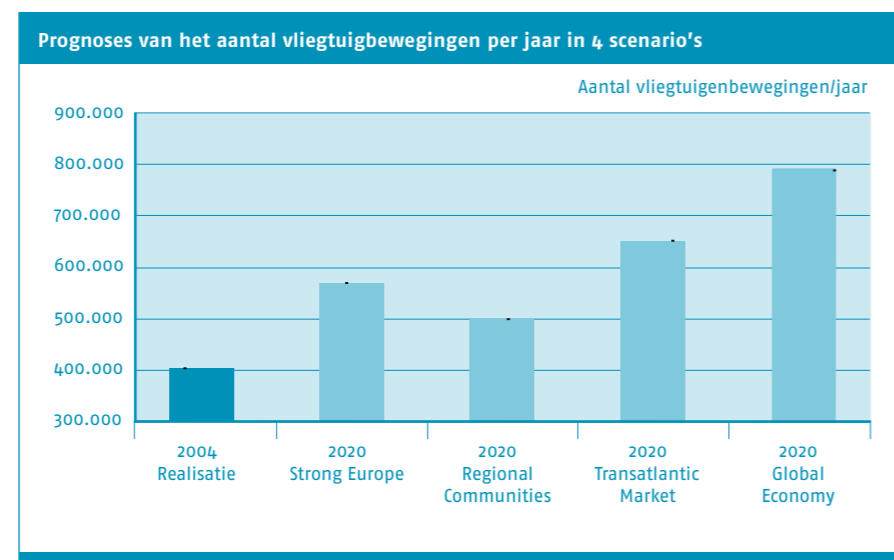
Een luchthaven is volgens de Raad een mainport, als die de status van primaire hubluchthaven heeft en de thuishaven van een grote alliantie is, en daardoor een kwalitatief hoogwaardig intermodaal knooppunt van nationaal, Europees en intercontinentaal personen- en goederenvervoer vormt. Hiermee vervult de mainport een essentiële ondersteunende rol voor het functioneren van de Nederlandse economie.

De mainportstrategie van de regering richt zich op adequate bereikbaarheid van Schiphol over land en via de lucht (binnen randvoorwaarden van geluid, emissies van stoffen en externe veiligheid). Doel is het in stand houden van een uitgebreid netwerk van intercontinentale en Europese verbindingen. Daarbij geldt dat zonder een goed netwerk van Europese (door)verbindingen het overgrote deel van de intercontinentale verbindingen niet rendabel in de lucht kan worden gehouden. Op die manier worden voor ons land belangrijke economische activiteiten, zoals kennisintensieve dienstverlening en transport en logistiek, mogelijk gemaakt en wordt de directe en indirecte werkgelegenheid die is gekoppeld aan de luchthaven behouden (samen zo'n 116.000 banen). Nederland heeft een groot belang bij uitstekende Europese en zeker ook intercontinentale verbindingen. Onze economische structuur en onze ambities op dat gebied vereisen namelijk een meer dan gemiddeld internationaal verbindingennetwerk. De beschikbaarheid daarvan

<sup>1</sup> Raad voor Verkeer en Waterstaat, 'Behoud de meerderheid...', *Second opinion* bij het kabinetsvoornemen tot privatisering van de NV Luchthaven Schiphol, september 2004.

verlaagt de transportkosten voor ondernemingen (in termen van gemak, reistijd en geld) en is daarmee een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor het aantrekken en behouden van bedrijvigheid en werkgelegenheid. Bovendien is het niet reëel om te veronderstellen dat er op afzienbare termijn een minder mobiliteitsintensieve economie in Europa of in de wereld zal ontstaan.

Deze mainportstrategie komt echter al op korte termijn onder druk te staan. De belangrijkste oorzaak hiervan is dat de capaciteitsgrens van Schiphol al veel eerder dan nog in 2002 werd verwacht, zal worden bereikt en dat ook nog bij een kleiner aantal vliegtuigbewegingen dan eerder verwacht. Bij aanvang van de discussie rond de ingebruikname van de Polderbaan in 2003 ging de sector er nog vanuit, dat tot 625.000 vliegtuigbewegingen per jaar geacommodeerd zouden kunnen worden binnen het geldende normenstelsel. De huidige fysieke infrastructuur van Schiphol maakt het inderdaad – indien alle beperkende voorwaarden zouden worden weggenomen – mogelijk om tot 600.000–700.000 vliegtuigbewegingen per jaar af te handelen. Inmiddels blijkt echter steeds duidelijker dat Schiphol als gevolg van het huidige normenstelsel, in 2010 niet meer dan 450.000 tot 500.000 vliegtuigbewegingen zal kunnen verwerken. Het aantal gerealiseerde vliegtuigbewegingen bedroeg in 2004 al zo'n 403.000. Het is dan ook heel goed mogelijk dat Schiphol al in 2008 zijn maximale capaciteit bereikt. Scenario's die de Raad heeft laten ontwikkelen laten bovendien zien dat er ook verder in de toekomst (in 2020) in tenminste twee van de vier geschetste scenario's sprake zal zijn van aanzienlijke capaciteitstekorten op Schiphol. Daarmee komen de ontwikkelingsmogelijkheden van Schiphol als hub, en dus als mainport, al op korte termijn in de knel. Onderstaande figuur illustreert dit.

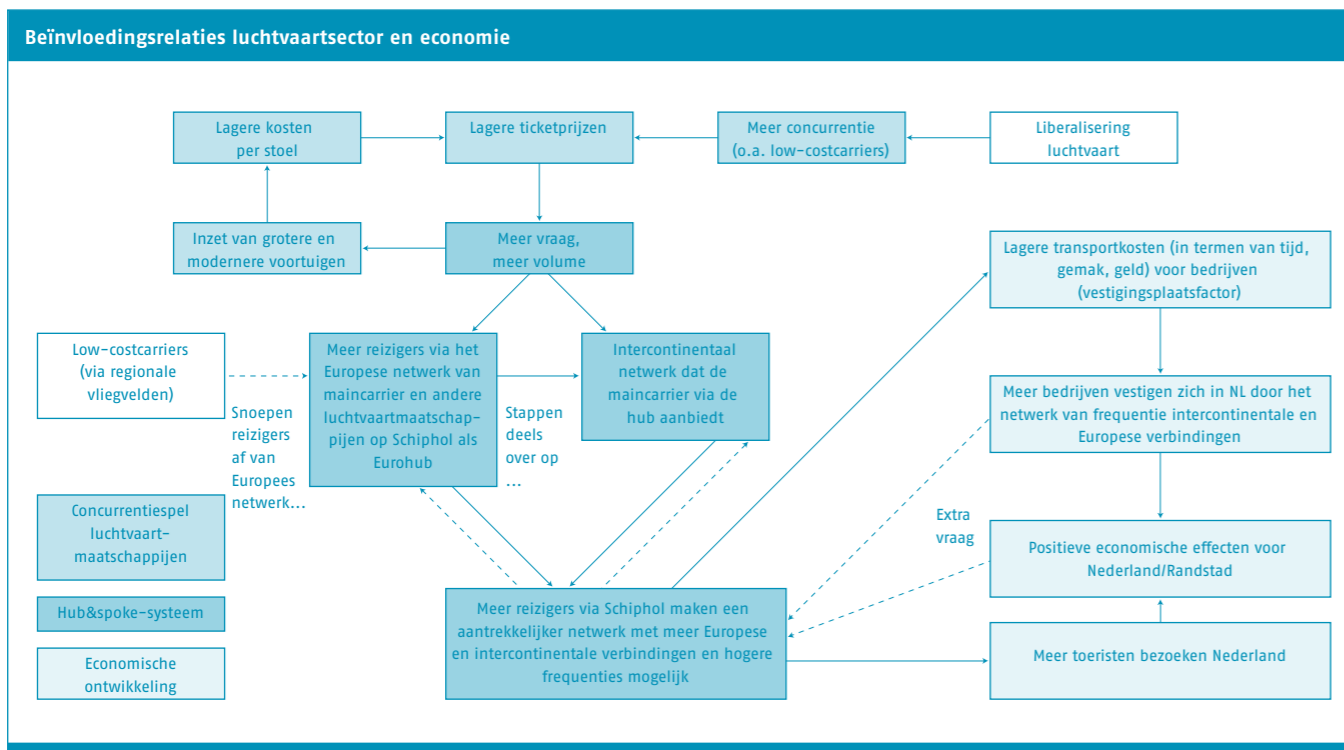


**Toelichting** In 2004 zijn 403.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol geregistreerd.

- Het aantal vliegtuigbewegingen is begrensd op 450–500.000 per jaar vanwege de huidige normering in verband met het geluid.
- Het aantal vliegtuigbewegingen is tevens begrensd op ca 625.000 per jaar vanwege de huidige normring in verband met de externe veiligheid.

Dit zijn ernstige constatering. De luchtvaart is een bij uitstek internationaal opererende bedrijfstak, waarin luchtvaartmaatschappijen die er niet in slagen concurrerend te opereren vroeg of laat te gronde gaan. Dat ook luchthavens en zelfs steden daarin meegezogen kunnen worden, laten de ingrijpende voorbeelden van Sabena/Brussel en Swissair/Zürich zien. In Brussel verdween ruim 30% van de direct aan de luchtvaart gerelateerde werkgelegenheid na het eche van Sabena. Met het oog op het grote economische belang van een goed netwerk van internationale luchtverbindingen hebben Zwitserse bedrijven bijgedragen aan de doorstart van Swiss in 2001.

Als Air France/KLM ten gevolge van capaciteitsbeperkingen niet voldoende schaalvoordelen kan ontwikkelen om te blijven concurreren en daardoor in het nauw zou komen, is het risico reëel dat ook het aantal bestemmingen en frequenties op Schiphol zal afnemen. Zolang de ontwikkeling van het netwerk alleen stagneert, valt de schade nog mee, maar zodra het aangeboden aantal bestemmingen en/of frequenties daadwerkelijk begint af te nemen, dreigt een neerwaartse spiraal. Minder (transfer)reizigers verkleinen het draagvlak voor de intercontinentale verbindingen met – opnieuw – minder reizigers als gevolg, etc. Bovendien kan zo'n neerwaartse spiraal ertoe leiden dat (onderdelen van) internationale ondernemingen in reactie op het verschaalde aanbod en de toenemende transportkosten (in termen van tijd en geld) niet langer voor de Randstad als vestigingsplaats kiezen, maar voor de nabijheid van een hub die wel de kwaliteit van een groot aantal frequenties en verbindingen kan bieden. De open Nederlandse economie met haar netwerkoriëntatie en logistieke karakter zal hierdoor ernstige schade ondervinden. Een luchthaven met voldoende capaciteit daarentegen biedt zijn *maincarrier* (belangrijkste luchtvaartmaatschappij op de desbetreffende luchthaven) internationaal concurrentievoordeel: de *maincarrier* kan schaalvoordelen ontwikkelen en zijn netwerk verder uitbouwen. Op deze manier vervult (de groei van) de luchthaven een belangrijke economische ontwikkelingsfunctie.



Bijgaande figuur illustreert de hiervoor beschreven beïnvloedingsrelaties. Er is sprake van een drietal zelfversterkende mechanismen, die hierna worden toegelicht. Duidelijk is dat steeds zowel een positieve als een negatieve zelfversterkende werking mogelijk is.

**(1) Concurrentiespel luchtvaartmaatschappijen:** liberalisering van de luchtvaartmarkt leidt tot meer concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen en tot de opkomst van de low-costmaatschappijen. Hiervan gaat een neerwaartse druk uit op de prijzen van tickets. Hierdoor en door onder meer de grote marketing-inspanningen – in combinatie met structurele trends als economische groei en globalisering – neemt de vraag naar luchtvaart (verder) toe, waardoor grotere en modernere vliegtuigen kunnen worden ingezet. Deze vliegtuigen kennen een lagere kostprijs per stoel, waardoor de ticketprijs verder kan worden verlaagd.

**(2) Hub&spoke-systeem:** meer reizigers die via de hub reizen, vergroten het draagvlak voor het Europese en intercontinentale netwerk. Een aantrekkelijk netwerk trekt extra reizigers aan, waardoor het netwerk verder kan worden versterkt met nieuwe verbindingen en hogere frequenties. Dit trekt weer nieuwe reizigers aan, enz.

**(3) Economische ontwikkeling:** een aantrekkelijk Europees en intercontinentaal netwerk via de hub brengt meer toeristen naar Nederland en doet tegelijkertijd de transportkosten voor ondernemingen die in de regio rond de hub zijn gevestigd, afnemen. Het uitgebreide netwerk met zijn relatief veel directe bestemmingen en hoge frequenties zorgt er immers voor dat vracht en werknemers sneller en gemakkelijker kunnen worden verplaatst. Dat is een vestigingsplaatsfactor waardoor meer bedrijven voor de Randstad zullen kiezen dan wel er gevestigd zullen

blijven. Beide effecten, zowel meer toerisme als meer bedrijvigheid, dragen bij aan de economische ontwikkeling en werken daarmee weer een toename van de vraag naar luchtvervoer in de hand.

## 5 RAAD KIEST VOOR 'GROEI BINNEN RANDVOORWAARDEN'

De Raad beschouwt de verdere groei van het luchtverkeer als een gegeven: het is een dominante trend in de ontwikkeling van wereldwijde leef- en werkpatronen. Alle studies en prognoses wijzen in die richting. Tegelijkertijd moet worden geconstateerd dat luchtvaart schadelijke effecten heeft. Dat betreft het geproduceerde geluid, de effecten op de externe veiligheid, de veroorzaakte uitstoot en de gezondheidseffecten daarvan, de bijdrage aan de klimaatproblematiek en het ruimtebeslag van de luchthaven zelf maar zeker ook van de geluidscontouren. Met name de klimaatproblematiek is dermate ernstig dat de Raad hoopt dat de komende 10-15 jaar in internationaal verband zware ingrepen plaats zullen vinden. Deze zullen uiteindelijk sterk prijsverhogend werken en een remmend effect hebben op de groei van de luchtvaart. De Raad is echter van mening dat hierop geen valse verwachtingen mogen worden gebaseerd. De internationale politieke marteling rondom de Kyoto-problematiek belooft niet veel goeds. Daarom gaat de Raad vooralsnog uit van groei van de luchtvaart en derhalve ook van de bijbehorende hinder en andere schadelijke effecten.

Toch is deze trend van groei van de luchtvaart lange tijd niet in het beleid als uitgangspunt genomen: in de PKB van 1995 werd zelfs nog ingezet op beperking van de groei tot maximaal 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht per jaar. In 2002 zijn deze grenzen losgelaten en is met behulp van een complex nieuw normenstelsel getracht milieu en economie met elkaar in evenwicht te brengen. Hoewel de omvang van het gebied met ernstige geluidshinder is verkleind – dit overigens ondanks een forse toename van het aantal vliegtuigbewegingen – is de beeldvorming heel anders. Dit komt deels door de complexiteit van het stelsel – “wat je niet begrijpt, vertrouw je ook niet zo snel” – en deels doordat er in de omgeving van Schiphol steeds meer mensen zijn komen wonen, die in meerdere of mindere mate overlast ervaren. De aanleg van de Polderbaan heeft ook “nieuwe” hindergebieden doen ontstaan. Hier komen relatief veel klachten vandaan. Daarnaast heeft de discussie rond de Polderbaan (die een tijd lang zelfs is aangeprezen als ‘milieubaan’), evenals de beruchte ‘invoerfout’, het vertrouwen bij de omwonenden geen goed gedaan. De historie van het Schipholdossier bestaat zo langzamerhand uit een stapeling van bewust maar ook onbewust gewekte, maar niet-gerealiseerde verwachtingen, opportunistisch gedrag van overheden, ondoorgroendelijke en steeds weer verschuivende normenstelsels, enz. Helaas moet dan ook worden geconstateerd dat in de omgeving van Schiphol het beeld overheerst dat de overheid een onbetrouwbare partner is die voortdurend het economische belang van de luchtvaart heeft laten prevaleren boven het belang van de omwonenden. Men voelt zich voor de gek gehouden.

De verantwoordelijke politici zijn zich ook bewust van dat beeld. Maar daarmee is de oplossing nog niet gevonden. Het gevaar dreigt nu uit de volgende hoeken:

- De diverse overheden zijn zich er wel van bewust dat de luchtvaart sterk zal blijven groeien en dat die groei op straffe van grote economische schade misschien wel geaccepteerd moet worden. Zij durven deze vervelende boodschap echter niet altijd te communiceren. Men wil de realiteit niet onder ogen zien en zo blijft de beleidsimpasse voortduren.
- Er worden oplossingen gezocht in nieuw 'gefiguurzaag' van contouren en nieuwe normering waarvan de transparantie zo gering is dat het wantrouwen blijft of zelfs wordt versterkt.
- Oplossingen worden naar de toekomst verschoven, onder het mom van steeds weer 'nadere studies', en/of filosofieën als: 'Tegen die tijd hebben we stillere en schonere vliegtuigen...'
- Het vinden van oplossingen wordt doorgeschoven naar de sector die in overleg met belanghebbenden tot draagvlak voor pijnlijke maatregelen moet zien te komen.

#### KEUZE UIT DRIE OPTIES

Het vraagstuk van de 'grenzen aan de groei van Schiphol' is een *politiek* dilemma waarin ook alleen regering en parlement bindende keuzes kunnen maken.

De Raad ziet in globale zin een keuze uit drie opties:

- I. *Beperking van de groei*. Deze optie stelt dat de geluidshinder nu al aan de maat is en het huidige niveau van verbindingen voldoende kwaliteit biedt. Eventuele risico's voor de economische ontwikkeling worden geaccepteerd met het oog op het beschermen van de leefomgeving.
- II. *Groei binnen randvoorwaarden*. De economische en maatschappelijke betekenis van Schiphol vereist dat de luchthaven binnen bepaalde kaders verder moet kunnen blijven groeien. De mainportdoelstelling blijft in deze optie gehandhaafd.
- III. *Groei zonder restricties*. De groei van de internationale luchtvaart is een gegeven. De economische waarde van een mainport verdraagt volgens deze optie geen beperking van de groei. Extra hinder is dan helaas onvermijdelijk.

#### BEOORDELING VAN DE OPTIES

*Optie I (beperking van de groei)* beantwoordt aan de begrijpelijke wens van de omgeving om in elk geval geen extra hinder van Schiphol te krijgen. Met de ingebruikname van de Polderbaan is een nieuwe bron van klachten aangeboord. Vanuit die optiek is een stevige rem op de groei te verdedigen. In paragraaf 3 is echter geanalyseerd wat de effecten van onvoldoende capaciteit van Schiphol zijn: aantasting van het internationale (en met name intercontinentale) netwerk, problemen voor de maincarrier, afknelling van logistieke bloedvaten, verminderde aantrekkelijkheid als vestigingsplaats, afname van de werkgelegenheid, enz. Dit risico voor de economische ontwikkeling van Nederland is in de ogen van de Raad te groot. Nederland heeft een sterk internationaal georiënteerde economie en is geen eiland in de wereld. In het onderzoek van de Raad wordt aangetoond dat een slot op de verdere groei desastreuze effecten zal hebben: zowel econo-

misch als maatschappelijk (o.a. toerisme). De groei van de mondiale vraag naar luchtvaart is een gegeven, of men dat nu leuk vindt of niet. Optie I is dan ook geen reële optie vanuit een breder nationaal belang.

*Optie III (groei zonder restricties)* is het andere uiterste en ook deze optie is wenselijk noch haalbaar. De Randstad is te dichtbevolkt, de ruimte te schaars en de kwaliteit van de leefomgeving zou teveel onder druk komen te staan. Teveel mensen zouden teveel hinder ervaren.

Daarmee komen we als vanzelf bij *optie II* uit: groei binnen randvoorwaarden. De volgende overwegingen spelen bij dit scenario een rol:

- Als men er vanuit de economische en maatschappelijke betekenis van lucht-mobiliteit voor kiest om ruimte te bieden aan (verdere) groei, is het primair de luchtvaartsector zelf die extra hinder aan de bron moet aanpakken (stillere motoren e.d). Dit moet door *incentives* worden ondersteund (zowel in *research&development* als in het toelatingsbeleid voor vliegtuigen). Zolang dat niet is gerealiseerd, zal net als nu het geval is door middel van een stelsel van normen dienen te worden vastgesteld welke hinder op welke locatie acceptabel is. Het verleden heeft echter aangetoond, dat (theoretische, ingewikkelde en dus ondoorzichtige) normenstelsels en de handhaving daarvan tot veel discussie en wantrouwen leiden. Dat legt een zware hypotheek op het toekomstige mainportbeleid en de (nieuwe) randvoorwaarden voor verdere beheerste groei.
- Het tot stand brengen van een nieuw gedegen normenstelsel kost veel tijd. De Raad ziet dit als een realiteit maar beziet de doorlooptijd van besluitvorming voor nieuwe regelgeving tevens met enige zorg. Het is hoogstwaarschijnlijk dat de huidige capaciteitsgrenzen eerder worden bereikt dan dat er nieuwe regelgeving is. Dat dwingt tot een tijdelijke oplossing.
- Om aan dit dreigende probleem zoveel mogelijk te ontkomen, moeten reeds op de korte termijn maatregelen worden genomen. De sector zal zelf met verbetervoorstellen (moeten) komen. Ook de Raad doet hiertoe suggesties in dit rapport.
- De Raad wil echter waarschuwen voor te hoge verwachtingen van de effecten hiervan. Met name het begrip 'selectiviteit' is in de lopende discussies in zwang geraakt: door selectiever om te gaan met nachtvluchten, low-costcarriers, "lawaaibakken" en dergelijke zou kunnen worden voorkomen dat Schiphol al op korte termijn (2008) zijn capaciteitsgrenzen bereikt. Uiteraard moeten alle mogelijkheden worden benut. Toch plaatst de Raad hierbij de volgende kanttekeningen:
  - De Raad is na bestudering van het luchtvaartstelsel van mening dat het een illusie is om te denken dat het mogelijk is om nauwgezet te sturen op het predikaat "draagt voldoende bij aan de mainportstatus". Welke vluchten al dan niet in aanmerking mogen komen voor dit predikaat wordt steeds minder evident. Het systeem is daartoe te complex en te verweven geworden. Het is bijvoorbeeld te eenvoudig om te stellen dat low-costvluchten niets toevoegen aan de economie, aangezien tegenwoordig ook veel ondernemingen hun werknemers uit kostenoverwegingen met deze vluchten op pad sturen, zeker op reizen binnen Europa. Ook leveren de lage-kostenvluchten transferpassagiers aan die nodig zijn om de intercontinentale verbindingen



te kunnen onderhouden (waarbij ze overigens wel de hogesnelheidslijnen concurrentie aandoen). Ook is het te eenvoudig om te stellen dat 'alle' chartermaatschappijen uitgeplaatst moeten worden. Er vindt immers in Europa steeds meer vervlechting en 'ervaging' plaats: zo vliegen de 'chartermaatschappijen' Martinair en Transavia ook veel lijndiensten, en verkoopt KLM ook veel charterstoelen in de vorm van 'blockspace-arrangementen'. Daarnaast volstaat het niet om simpelweg te stellen dat 'alle' vracht elders moet worden geacommodeerd. Immers, meer dan 40% van alle vracht wordt vervoerd via passagiersvliegtuigen en niet via vrachtvliegtuigen. Algemene uitplaatsing van alleen de vrachtvliegtuigen heeft dan ook nog eens het nadeel dat de logistiek op de grond inefficiënt wordt (de vrachtafhandeling geschiedt dan op verschillende plaatsen), met daarbij als onbedoeld neveneffect extra vrachtbewegingen over de weg.

- De gedachte dat transferpassagiers niet nuttig zouden zijn voor de Nederlandse economie en dat we die 'dus' zouden moeten weren, is evenzo een gevaarlijk misverstand: Nederland heeft op zichzelf een te kleine thuismarkt om een hoogwaardig Europees en intercontinentaal netwerk van verbindingen in stand te houden. Met name de overstappende (transfer)passagiers maken het netwerk van Schiphol als hub mogelijk.
- Middels financiële instrumenten (heffingen) en middels slotverdeling kan slechts in beperkte mate worden gestuurd op het type vliegtuigen dat op een bepaald moment van de dag mag landen of opstijgen.
- De slotverdeling is aan strikte richtlijnen onderhevig en biedt nauwelijks ruimte voor differentiatie naar typen en maatschappijen. Restricties in de nacht kunnen niet per maatschappij of per type worden vastgesteld. Bilaterale overeenkomsten en het risico van repercussies voor KLM in landen die door selectieve maatregelen op Schiphol worden getroffen, perken de mogelijkheden in. Charters moeten per definitie een 'nachtslag' maken om bedrijfseconomisch te renderen. Als charters niet meer 's nachts zouden worden toegelaten, waar moeten ze dan naar toe? Kortom: selectiviteit mag niet als wondermiddel voor de korte termijn in de strijd worden gebracht.

Mede op grond van deze overwegingen heeft de Raad de ingrediënten voor een nieuwe mainportstrategie bijeengebracht.

## 6 ADVIES: INGREDIËNTEN VOOR EEN NIEUWE MAINPORTSTRATEGIE

Alle gesprekken, onderzoeken en conclusies overziend, formuleert de Raad het volgende advies:

1. Toenemende luchtmobiliteit is een mondiaal gegeven. Dat betreft zowel het zakelijke en recreatieve personenverkeer als het vrachtvervoer. Deze groei zal – ook binnen Europa – doorzetten. Binnen Europa komt dit mede doordat de groei in de mobiliteitsvraag niet voldoende kan worden opgevangen via de weg of het spoor. De bestaande congestie is reeds nu oorzaak van extra vraag naar Europees luchtvervoer, terwijl vergroting van de infrastructuurcapaciteit

over land ontoereikend is en bovendien te lang duurt. Vervoer over water is zeer belangrijk, maar is door haar aard en geografie nu eenmaal een ontoereikend substituut voor de totale vraag.

2. De Nederlandse economie is sterk internationaal georiënteerd en vereist dan ook een internationaal verbindingennetwerk. De economische betekenis van een hub voor het vestigingsklimaat, de regionale ontwikkeling rondom de luchthaven en de logistieke en transportfunctie is groot. Deze verdraagt geen sterke remming van de groei, ook als dit mogelijk (tijdelijk of permanent) extra hinder veroorzaakt. Uiteraard moet deze groei worden ingekaderd binnen randvoorwaarden en hinderbeperkende maatregelen.
3. De internationale concurrentiepositie van Schiphol als hub heeft een direct effect op de internationale concurrentiepositie van Nederland. Daarom moet worden gewaarborgd dat het 'level playing field' (gelijke concurrentiekansen) niet wordt verstoord. Europese afstemming met betrekking tot het luchtvaartbeleid kan zeer dienstbaar zijn aan het tot stand brengen van een 'level playing field' waarbij gemeenschappelijke toelatingseisen worden gesteld aan vliegtuigen. De Nederlandse regering dient hiertoe het initiatief te nemen.
4. Schiphol heeft fysieke ruimte om de komende jaren de verwachte groei naar 600.000–700.000 vliegtuigbewegingen per jaar (ten opzichte van 403.000 bewegingen in 2004) te kunnen opvangen. Het kan deze capaciteit echter niet volledig benutten omdat het in een "dwangbuis" van normen zit. Een rigide en complex stelsel van normen werkt zodanig uit dat Schiphol binnenkort al aan zijn maximumgrens zit, hoewel de feitelijke geluidshinder in het totale gebied is afgenomen. De groei stopt dan bij ca. 450.000 vliegtuigbewegingen. Met het oog op de te verwachten economische effecten hiervan vindt de Raad dit niet wenselijk en niet verstandig. Dit vereist dus tussentijdse (gedeeltelijke) bijstelling van het normenstelsel in afwachting van een nieuw stelsel.
5. De uitgangspunten van een nieuw normenstelsel moeten zijn:
  - a. Eenduidig, transparant, voorspelbaar en aansluitend bij de hinderbeleving van omwonenden.
  - b. Grenswaarden voor geluidsbelasting definiëren in termen van bijvoorbeeld het aantal malen dat de piekbelasting boven een bepaalde waarde uitkomt, waarbij ook rusttijden worden gedefinieerd.
  - c. Goed handhaafbaar.
  - d. Geluidsbelasting meten in plaats van berekenen.
  - e. Periodiek bij te stellen.
  - f. Bijdragend aan op zijn minst de handhaving van de huidige concurrentiepositie ('level playing field'), dus geen stelsel dat beperkender is dan bij de andere grote Westeuropese hubs.
  - g. Stimulerend tot innovatie en tot het blijven zoeken naar optimalisatie van capaciteitsbenutting en vermindering van overlast ('best practices').
  - h. Een wettelijk kader dat de ruimte biedt voor afspraken met de regio. De Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) zou daarbij een belangrijke rol moeten spelen.
6. De Raad beseft dat de erkenning dat aan de groei van de luchtvaart voorlopig nog geen einde komt en dat deze groei – binnen randvoorwaarden – noodzakelijk is, gelet op de betekenis van de luchtvaart voor de Nederlandse economie, geen eenvoudige en gemakkelijke boodschap is. De regering zal

hieraan de conclusie moeten verbinden dat hierdoor – hoe vervelend dan ook – al op korte termijn op bepaalde punten toenemende hinder zal kunnen ontstaan. Open en eerlijke communicatie met belanghebbenden hierover is essentieel.

7. Een stelsel van zonering blijft noodzakelijk, zowel voor de ruimtelijke ordening als voor de handhaving. De zonering vereist een belangrijke maar lastige afweging tussen enerzijds het ook op de grond mogelijk maken van een wenselijke economische ontwikkeling en anderzijds het accepteren dan wel vermijden van hinder.
8. Programma's voor uitkoop en compensatie van omwonenden zijn – gekoppeld aan de zonering – nodig om minder mensen bloot te stellen aan hinder en de acceptatie van hinder te vergroten. Nieuwe wetgeving is noodzakelijk om uitkoop en compensatie in goede banen te leiden.
9. Beheersing van de schadelijke effecten van luchtvaart moet aan de bron plaatsvinden en niet (of zo weinig mogelijk) door een maximum aan het aantal vliegtuigbewegingen te stellen. Stringente eisen voor de toelating van vliegtuigen en heffingen kunnen uitsluitend op basis van gelijke internationale concurrentievoorwaarden worden gerealiseerd. De Raad realiseert zich dat doorbraken op deze punten niet op korte termijn zijn te verwachten: het internationale draagvlak is thans niet aanwezig. Toch adviseert de Raad de regering om actief middels lobby in internationale fora de druk op te voeren. Een internationaal luchtvaartbeleid en een daaraan gerelateerd milieubeleid moet zoveel als mogelijk de bijdragen vanuit de luchtvaart aan de mondiale klimaatproblematiek en aan de aantasting van de lokale leefkwaliteit rond luchthavens (geluid en andere emissies, onveiligheid) tegengaan.
10. Omdat de besluitvorming over en technische voorbereiding van eventuele toekomstige oplossingen voor extra capaciteit (bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur in zee) veel tijd vergen, is het noodzakelijk om deze alternatieven al op korte termijn (opnieuw) te verkennen. Immers: de Raad ziet geen aanwijzingen dat de groei van de luchtvaart na 2020 zou stoppen. Dit betekent dat ook het nadenken over oplossingen niet mag stoppen.

#### OOK DE SECTOR ZELF MOET VERANTWOORDELIJKHEID NEMEN

De Raad is van mening dat de luchtvaartsector, Schiphol voorop, zelf zijn verantwoordelijkheid moet nemen waar het de goede relaties met de omgeving betreft. Bij de status van een 'gewoon' bedrijf hoort immers ook 'goed nabuurschap'. Naar de mening van de Raad verschuift Schiphol zich nog teveel achter de – nog steeds brede – rug van de overheid. Open, eerlijke en proactieve communicatie en informatievoorziening richting omwonenden is van groot belang om het vertrouwen van deze groep zoveel mogelijk terug te winnen. Er zijn goede voorbeelden hoe ondernemingen uit andere sectoren, maar ook luchthavens elders ter wereld, deze uitdaging hebben opgepakt. Het is niet noodzakelijk daarmee te wachten op privatisering of op nieuw overheidsbeleid. Voorwaarde hiervoor is wel, dat de overheid niet 'tijdens de wedstrijd de spelregels verandert'.

## 7 AANBEVELINGEN

Hierna wordt het advies van de Raad verder uitgewerkt in concrete aanbevelingen, waarbij voor de overzichtelijkheid onderscheid wordt gemaakt tussen maatregelen voor de korte termijn (2005–2010), de middellange termijn (2010–2020) en de lange termijn (na 2020). De maatregelen worden onderverdeeld in:

- Capaciteitsbenutting
- Aanpassing normenstelsel
- Capaciteitsuitbreiding
- Selectiviteit
- Hinderbeperking en -acceptatie
- Milieu-efficiënte oplossingen
- Communicatie

### 7.1 KORTE TERMIJN (2005–2010)

De kernvraag voor de **korte termijn** is welke maatregelen meer groei kunnen accommoderen binnen het afgesproken beschermingsniveau en binnen de bestaande geluidssystematiek. Eventuele bijstelling van de systematiek zal immers tenminste 4–5 jaar kosten en ook het gedogen van overschrijdingen is geen optie. Van belang is voorts om vast te stellen welke onderzoeken, studies en besluitvormingstrajecten al op de korte termijn opgestart moeten worden om noodzakelijke capaciteitsuitbreidingen tot stand te kunnen brengen.

#### CAPACITEITSBENUTTING

- Toewijzen van de resterende beschikbare slots.
- Beter benutten van reeds toegewezen slots<sup>2</sup>; in EU-verband toewerken naar een nieuw slotallocatiemodel waarin prioriteit kan worden gegeven voor vliegtuigen op basis van hun milieuproductie (voorrang voor schoner en stiller).
- Schiphol moet zelf, samen met zijn partners, onderzoek doen naar het afvlakken van de pieken (peak shaving) op Schiphol, zonder dat dit het basiskenmerk van de hub, te weten korte transfertijden, aantast. Verkeer dat niet rechtstreeks bijdraagt aan het netwerk van de hub moet zo veel mogelijk uit de piekperiodes worden geweerd (o.a. met behulp van prijsdifferentiatie).
- De verdeling van het luchtruim tussen militair en civiel gebruik moeten worden aangepast en de routestructuur moet worden vereenvoudigd conform de aanbevelingen van de Werkgroep Herindeling Luchtruim 2004. Op die manier wordt de capaciteit van het luchtruim beter benut.

#### AANPASSINGEN NORMENSTELSEL

- Het huidige stelsel meet niet het totale volume aan geluidshinder. Op een aantal zogenaamde handhavingpunten wordt theoretisch berekend wat de lokale grenswaarde zou mogen zijn. Door de normering op een beperkt aantal

<sup>2</sup> Efficiëncyprikkels zijn nu in ieder geval ver te zoeken:

- Er is feitelijk slechts 1 prijs voor slots, namelijk € 0,00.
- Er is sprake van inefficiënte benutting van slots.
- Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen grote en kleine vliegtuigen.
- Er zijn ook niet of nauwelijks benutte slots.

handhavingspunten vlakbij de uiteinden van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan wordt de geluidscapaciteit van Schiphol mogelijk al in 2008 bereikt. De voor deze punten vastgestelde waarden zijn namelijk zodanig krap dat zij verdere groei van het volume in de weg staan. Op andere plekken wordt de geluidscapaciteit op de handhavingspunten echter bij lange na niet gehaald. Via aanpassing van de desbetreffende Algemene Maatregelen van Bestuur moet – als overgangsmaatregel – enige ruimte worden gecreëerd, zodanig dat Schiphol beheerst verder kan groeien terwijl in de tussentijd kan worden nagedacht over een meer fundamentele stelselwijziging.

- Er dient te worden gestart met de voorbereidingen voor een nieuw stelsel dat aan de eerder genoemde doelstellingen zal moeten voldoen. Het nieuwe stelsel moet eenvoudig te begrijpen en te controleren zijn (transparant voor zowel politici als bewoners), het dient zich te richten op de ervaren overlast en het dient meer flexibiliteit en ontwikkelingsmogelijkheden voor de sector te bieden, terwijl diezelfde sector tegelijkertijd verder wordt uitgedaagd om te innoveren en zich op die manier maximaal in te spannen voor beperking van de overlast. De Raad heeft niet de pretentie om binnen haar opdracht een geheel nieuw stelsel te kunnen ontwikkelen, maar wil in het volgende kader wel een aantal ingrediënten daarvoor aanreiken.

Ingrediënten voor een nieuw integraal normenstelsel rond Schiphol (geluid, emissies van stoffen, externe veiligheid, hier voornamelijk met nadruk op de handhaving van de geluidsnormen)

#### DE INGREDIËNTEN VOOR EEN NIEUW STELSEL KUNNEN BESTAAN UIT:

- Een ruimtelijke reserveringszone rond de luchthaven; in deze zone mogen met het oog op het voorkomen van nieuwe geluidshinder en vanwege de externe veiligheid geen nieuwe woningen worden gebouwd. De 20 Ke-zone kan – conform de nota Ruimte – hiertoe dienen. Binnen deze zone moet wel nieuwe bedrijvigheid kunnen plaatsvinden.
- Vliegroutes moeten – in tegenstelling tot de huidige uitwaaiing – maximaal worden gebundeld. Zo moeten vertrek- en aankomstroutes maximaal worden gecombineerd en moeten routes langer (15-20 km) rechtlijnig in het verlengde van de banen worden doorgetrokken.
- Met het bundelingsconcept zullen veel meer mensen minder overlast krijgen. Daar staat tegenover dat een beperkt aantal minder mensen voorspelbaar meer overlast zal krijgen. Dit kan aanleiding zijn om delen van woonkernen te slopen.
- Voor de bewoners binnen de door de bundeling gewijzigde 35 Ke-zone worden regelingen voor (vrijwillige) uitkoop en voor financiële compensatie ingevoerd. Een selectief systeem van financiële compensatie wordt ook ingevoerd voor de meest geluidsbelaste locaties binnen de 20 Ke-zone. Deze regeling wordt gekoppeld aan het huisadres.
- Nieuwe bewoners binnen deze zone tekenen bij aanvang van bewoning een verklaring dat zij zich ervan bewust zijn binnen een zone met mogelijke geluidsbelasting ten gevolge van de luchthaven te wonen, en dat zij die geluidsbelasting accepteren, nu en in de toekomst, en afzien van hun klachtrecht. Dit moet uiteraard in een adequaat juridisch kader worden gegoten.

- Betere navigatie-apparatuur aan boord, maakt het mogelijk dat vliegtuigen de routes veel nauwkeuriger dan op dit moment gaan volgen. Met landingsgelden en boetes bij afwijking van de routes wordt gestuurd op het inzetten van vliegtuigen met de modernste apparatuur aan boord.
- Dankzij de betere navigatie-apparatuur worden de stille Advanced Continuous Descent Approach-landingen standaard op elk moment van de dag. Hierdoor neemt de overlast bij landingen verder af.
- Het criterium 'Totale Volume Geluid' (TVG, een maat voor de totale geluidsproductie op en vlakbij de luchthaven gedurende een heel jaar) van het huidige stelsel blijft gehandhaafd. Deze maat is nodig om de sector te dwingen innovatief te (blijven) opereren en alles te doen om de overlast zo klein mogelijk te houden. De luchthaven moet hierover achteraf ook verantwoording afleggen, waarbij het voldoen aan het ALARA-beginsel (as low as reasonably achievable) het uitgangspunt is. Het TVG wordt berekend, maar metingen zullen worden ingezet ter verificatie van de rekengegevens.
- De huidige handhavingspunten worden losgelaten. Hierdoor worden de ontwikkelingsmogelijkheden teveel beperkt. Bovendien leidt het huidige stelsel ertoe dat de luchthaven gedwongen is het baangebruik regelmatig aan te passen om te voorkomen dat bepaalde handhavingspunten te snel 'vollopen'. Dit zorgt dan bij de omwonenden voor onvoorspelbare situaties en veel onbegrip.
- In plaats daarvan worden in de buurt van woonkernen zogenaamde 'flitspalen' neergezet die per vliegtuig niet zozeer de snelheid maar wel de geluidsproductie meten. Het is naast het aantal passages immers vooral de geluidsproductie per vliegtuig die voor overlast zorgt. Bij te veel geluid worden boetes opgelegd aan de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen en/of aan Luchtverkeersleiding Nederland. Er wordt een traject afgesproken waarbij de limiet door de jaren heen steeds scherper wordt afgesteld. Vliegtuigen worden immers steeds stiller en op die manier wordt de sector gedwongen daarin mee te gaan. Bovendien worden op die manier investeringen in een moderne en dus stille vloot beloond.
- Omdat in het nieuwe stelsel de handhavingspunten worden afgeschaft en daarmee ook de noodzaak vervalt om regelmatig het baangebruik te veranderen ter voorkoming dat punten worden 'vol' gevlogen, is het voortaan mogelijk een meer voorspelbaar baangebruik te hanteren. Ook de bundeling van de routes draagt hier aan bij. Er wordt in overleg met de omgeving een stelsel van preferent baangebruik afgesproken, waarbij de weersomstandigheden en het tijdstip van de dag de belangrijkste variabelen zijn. Deze preferenties zijn bij de bewoners bekend, en zij worden door de luchthaven daarover ook geïnformeerd op basis van de weersverwachting. Dat kan per website, e-mail, sms etc. De voorspelbaarheid neemt daardoor toe en de bewoners kunnen er beter rekening mee houden.

#### CAPACITEITSUITBREIDING

- Onderzoeken of de voordelen van het geschikt maken van [vliegveld Lelystad](#) voor grootschalig passagiersvervoer opwegen tegen de nadelen. Het maximumvermogen van deze luchthaven zou in 2015 tussen de 5 en 10 miljoen passagiers kunnen bedragen. Dit is in vliegtuigbewegingen ca 10–20% van het huidige volume op Schiphol<sup>3</sup>. Op die manier zouden specifieke segmenten (een deel van de charters, een deel van de low-costvluchten) kunnen worden uitgeplaatst vanaf Schiphol. Een dergelijke uitplaatsing kan plaatsvinden onder voorwaarde dat (de voeding van) het netwerk van de hubcarrier op Schiphol geen schade ondervindt. Dit kan als een positief effect worden gezien, evenals de toename van werkgelegenheid in de regio. Passagiersvervoer vanaf Lelystad – zeker in het chartersegment – vereist echter tegelijkertijd dat ook zeer vroege en zeer late vluchten worden toegestaan. Dit zal ongetwijfeld leiden tot veel weerstand in de omgeving. Lange juridische procedures en politieke spanningen zullen het gevolg zijn. Daar komt bij dat aangetoond zal moeten worden dat Schiphol met een dergelijke uitplaatsing inderdaad kan worden versterkt (en niet juist verzwakt via uitholling van het netwerk) en dat daarmee een zinvolle bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van het capaciteitsvraagstuk op Schiphol. Deze herallocatie heeft als voorwaarde dat Lelystad en Schiphol (en ook de andere regionale vliegvelden) als één (multi-airport) luchthavensysteem moeten worden beschouwd. Dit betekent onder meer gemeenschappelijke slots voor beide vliegvelden.
- De huidige baneninfrastructuur van Schiphol maakt het – onder de voorwaarden van aangepaste normering en operationele aanpassingen – mogelijk om uitbreiding tot 600.000–700.000 vliegtuigbewegingen per jaar te realiseren. Afhankelijk van het groeiscenario zou dit voor een groot deel of zelfs geheel voldoende zijn om de benodigde capaciteit te leveren. Hier zijn echter onzekerheden aan verbonden: indien zou worden besloten om toch een beperkend normenstelsel te handhaven c.q. als het snelste groeiscenario zich zou voordoen, lukt dit niet. Gezien de doorlooptijd van dit soort processen, moet nu al een onderzoek worden gestart naar verdere capaciteitsvergroting van het banenstelsel. Dit onderzoek dient zich vooral te concentreren op een andere configuratie van het banenstelsel, mede in combinatie met het bundelingsconcept. Daarbij moet niet worden uitgesloten dat in dat geval delen van woonkernen moeten worden gesloopt.
- De Raad heeft ook een eerste oriëntatie gemaakt op de (on)mogelijkheden van een 6<sup>e</sup> en 7<sup>e</sup> baan. Daarbij blijkt dat de 6<sup>e</sup> baan, de Parallele Kaagbaan, grote kosten met zich mee zal brengen, terwijl deze baan feitelijk niet bijdraagt aan de zo belangrijke extra uurcapaciteit op Schiphol. Daardoor is de baan niet rendabel. Wel draagt deze baan bij aan de betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling bij harde westenwind. Om de investering voor deze baan te kunnen financieren zou theoretisch de aanleg van een 7<sup>e</sup> baan (die in eerdere voorstellen van de luchtvaartsector is gesitueerd tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan) nodig zijn omdat hiermee de uurcapaciteit wel wordt vergroot. De Raad kan binnen het bereik van zijn opdracht geen oordeel over deze uitbreidingsopties geven. Daarom adviseert hij – zoals hierboven aangegeven – een allesomvattende studie naar een andere configuratie van het banenstelsel zonder op voorhand te besluiten het aantal banen uit te breiden.

<sup>3</sup> Het aantal vliegtuigbewegingen zal minder afnemen dan de procentuele afname van de passagiers. Zo zal er waarschijnlijk ook vliegverkeer tussen Schiphol en Lelystad zijn. De exacte omvang hiervan hangt af van de bestemmingen die worden bediend en de luchtvaartmaatschappijen die deze diensten onderhouden. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met extra weg- en evt. treinverkeer tussen Lelystad en Schiphol. Het is niet onwaarschijnlijk dat daar extra voorzieningen voor moeten worden getroffen, wil van een goede, congestievrije (betrouwbare) verbinding sprake zijn.

- De Raad heeft ook een eerste oriëntatie gemaakt op de (on)mogelijkheden van een 6<sup>e</sup> en 7<sup>e</sup> baan. Daarbij blijkt dat de 6<sup>e</sup> baan, de Parallele Kaagbaan, grote kosten met zich mee zal brengen, terwijl deze baan feitelijk niet bijdraagt aan de zo belangrijke extra uurcapaciteit op Schiphol. Daardoor is de baan niet rendabel. Wel draagt deze baan bij aan de betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling bij harde westenwind. Om de investering voor deze baan te kunnen financieren zou theoretisch de aanleg van een 7<sup>e</sup> baan (die in eerdere voorstellen van de luchtvaartsector is gesitueerd tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan) nodig zijn omdat hiermee de uurcapaciteit wel wordt vergroot. De Raad kan binnen het bereik van zijn opdracht geen oordeel over deze uitbreidingsopties geven. Daarom adviseert hij – zoals hierboven aangegeven – een allesomvattende studie naar een andere configuratie van het banenstelsel zonder op voorhand te besluiten het aantal banen uit te breiden.
- Na 2020 gaat de groei van de luchtvaart naar verwachting gewoon door. Daarom moet nu al worden nagedacht over de wijze waarop die dan zal worden opgevangen. Op basis van de inzichten uit ons onderzoek is het niet waarschijnlijk dat nieuwe technologie zover is ingevoerd, dat de toegenomen luchtvaart met minder of evenveel hinder dan thans kan worden geaccommoderd. De Raad beveelt daarom aan om de studie naar de haalbaarheid van het eerdere [Flylandproject](#) af te maken. Dit betreft de aanleg van een luchthaven in zee. Dit project werd eerder stopgezet voordat definitieve conclusies konden worden geformuleerd. De Raad heeft op basis van zijn onderzoek geen oordeel over de eventuele aanleg van een luchthaven in zee, maar vindt dat voor de lange termijn alle opties voor capaciteitsuitbreiding moeten worden onderzocht. Pas nadat alle voor- en nadelen op tafel liggen kan een adequate afweging plaatsvinden. Voorkomen moet worden dat opgebouwde kennis voorgoed verloren gaat, temeer daar er op dit moment geen reële alternatieven zichtbaar zijn. Ook moet worden voorkomen dat te lang wordt gewacht met het beantwoorden van de vraag hoe op lange termijn kan worden voorzien in de noodzakelijke capaciteit; immers gelet op de lange termijnen die nodig zijn voor studie, besluitvorming en eventueel uitvoering is het van belang op tijd te beginnen met hierover na te denken.

#### SELECTIVITEIT

- Het bij de EU aanmelden van een luchthavensysteem (Schiphol, Rotterdam, en eventueel ook Lelystad, zie hierboven) waardoor maatregelen gericht op selectiviteit beter mogelijk worden: de sector kan – en moet – dan zelf bepalen welke vluchten prioriteit krijgen op Schiphol. Het ligt voor de hand daarbij voorrang te geven aan vluchten die wezenlijk bijdragen (als rechtstreekse verbinding dan wel als feeder) aan het Europese en intercontinentale netwerk<sup>4</sup>.
- De slotcoördinator moet meer bevoegdheden krijgen om maximaal gebruik te maken van hetgeen de EU toestaat aan criteria voor selectieve toewijzing van slots. Zo mag geen onderscheid worden gemaakt naar luchtvaartmaatschappij, wel naar geluidskennmerken van vliegtuigen, waarbij ook de verdeling over de dag kan worden betrokken. Hiervoor dienen zogenaamde *local rules* te worden opgesteld en aan Brussel te worden voorgelegd voor goedkeuring. Ook hier kunnen echter de landen waarin luchtvaartmaatschappijen zijn gevestigd die

<sup>4</sup> Deze afweging heeft bijvoorbeeld betrekking op het faciliteren van een intercontinentale vlucht versus een korte afstandsvlucht met een 2-zitter of een luidruchtig vrachtvliegtuig in de nachtelijke uren. Op termijn kan dit ook uitplaatsing van charters en sommige low cost-vluchten naar Lelystad betekenen.

schade ondervinden van de selectiviteit, overgaan tot repercussie maatregelen tegenover bijvoorbeeld Air France/KLM.

#### HINDERBEPERKING EN -ACCEPTATIE

- In verband met gezondheid en veiligheid moeten woonfuncties niet worden toegestaan in de meest belaste gebieden rond de luchthaven (vergelijkbaar met de huidige veiligheids- geluidssloopzones). Dit betreft met andere woorden de binnenste 'schil' rond Schiphol.
- In de volgende schil, het gebied gelegen binnen het equivalent van de 35 Ke-contour, moet een programma worden voorbereid voor de (vrijwillige) uitkoop van omwonenden, gefaseerd te beginnen van binnenuit. Dit geldt dus alleen voor bewoners die daarvoor in aanmerking willen komen. Hierdoor kan bij deze mensen veel hinder worden weggenomen zonder dat zij daarvan financiële schade ondervinden. Tegelijkertijd kan op die manier meer ruimte worden gecreëerd ten aanzien van de geluids- en de externe veiligheidsrestrictie.
- Uitgekochte woningen worden dan afhankelijk van de ligging gesloopt dan wel verhuurd/verkocht aan bewoners die verklaren geen bezwaar te hebben tegen de geluidsbelasting (en deze tellen vervolgens niet mee in de restricties). Vooraf dient uiteraard onderzocht te worden op welke manier een dergelijke regeling juridisch hanteerbaar kan worden opgesteld en ingevoerd.
- Voorbereiding van een systeem van financiële compensatie van omwonenden binnen de 35 Ke-zone. Dit systeem zal tevens van toepassing zijn voor de meest geluidsbelaste locaties binnen de 20 Ke-zone. Ook hiervoor is juridisch en economisch voorwerk nodig. Zie hiervoor ook het tekstkader op deze pagina.
- Conform de inzet van de Nota Ruimte wordt geen nieuwbouw meer ontwikkeld binnen de huidige 20 Ke-contour. Aan nieuwe kopers/huurders binnen de 20 Ke-contour wordt gevraagd vooraf een verklaring te tekenen waarin afstand wordt gedaan van het klachtrecht, nu en in de toekomst, met betrekking tot geluidsbelasting (en het recht op compensatie).
- Binnen het nieuwe wettelijke kader kan aan het CROS (Commissie Regionaal Overleg Schiphol) een meer betekenisvolle en op verbetering gerichte rol worden gegeven dan het thans heeft. Binnen de geschetste kaders moet er namelijk regionaal en lokaal invulling worden gegeven aan de toepassing van innovaties die hinderreductie en/of capaciteitsvergroting mogelijk maken, zoals de uitkoop- en compensatieregelingen en de gestructureerde informatievoorziening.

#### EEN PRIJSKAARTJE VOOR GELUIDSHINDER

Het is mogelijk om prijskaartjes te hangen aan geluidshinder. Dit blijkt uit economisch onderzoek van de Universiteit van Amsterdam. Mevrouw dr. B. Baarsma, werkzaam bij de Stichting Economisch Onderzoek, heeft op basis van een grootschalige enquête in het jaar 2000 achterhaald welk prijskaartje omwonenden van Schiphol aan geluidshinder hangen. Om strategische antwoorden te voorkomen, heeft zij vragen hierover opgenomen in een breder onderzoek naar leefomstandigheden. Uitgangspunt is dat het welzijn van de omwonenden niet wordt aangetast door bijvoorbeeld de uitbreiding van Schiphol. In het onderzoek wordt de verwachte toename van de geluidshinder door de uitbreiding afgewogen tegen

een toename in inkomen (of woonlasten), op zodanige wijze dat het welzijn gelijk blijft. Stel – nadrukkelijk als rekenvoorbeeld – dat alle bijna 150.000 huishoudens in de omgeving van Schiphol die meer dan 20 Kosten-eenheden aan vliegtuiglawaai boven hun dak hebben, worden gecompenseerd voor de excedent hinder (dus alles boven die 20 Ke-eenheden). In dat geval zouden de maatschappelijke kosten van deze hinder op iets meer dan honderd miljoen euro per jaar uitkomen. De kosten voor de financiële tegemoetkoming kunnen geheel of gedeeltelijk in rekening worden gebracht aan luchtvaartmaatschappijen die deze vervolgens kunnen doorrekenen in de ticketprijs. Dit vanuit het principe de vervuiler betaalt.

Een ander rekenvoorbeeld: stel nu dat alle 828.000 huishoudens in het Schipholgebied 50% meer geluidshinder zouden krijgen dan er in 1998 was. Het totale compensatiebedrag is dan ca € 437 miljoen per jaar. Om dit bedrag in beter perspectief te plaatsen, moet men dit relateren aan het aantal vliegtuigbewegingen of het aantal passagiers. Op basis van de 2004-cijfers zou dit leiden tot een bedrag per vlucht van € 1000 dan wel een bedrag per passagier van € 10. Als we de compensatie beperken tot alleen de inwoners die meer dan 20 Ke aan hinder ervaren, wordt het bedrag beduidend minder: € 78 miljoen per jaar. Een andere belangrijke geluidscontour is de 35 Ke-contour. Indien wordt besloten om allen de inwoners hiervan te compenseren is het bedrag uiteraard nog lager: € 6 miljoen per jaar.

Uit het onderzoek blijkt dat hogere inkomensgroepen meer geld nodig hebben ter compensatie van hinder dan lagere. Dit is logisch en niet typisch voor dit onderzoek. Een bedrag van € 100 heeft voor iemand met een inkomen van € 5000 per maand immers minder betekenis dan voor iemand die € 1000 verdient. De invoering van een financiële tegemoetkoming ligt maatschappelijk gezien gevoelig. Verschillende partijen zullen morele bezwaren opwerpen tegen het "afkopen van ellende". Ook het verschil in tegemoetkoming tussen verschillende inkomensgroepen kan maatschappelijke weerstand oproepen. Overigens kan ook gekozen worden voor een meer neutrale grootheid, als woonlasten.

De benodigde compensatie is volgens het onderzoek voor mensen met een geïsoleerde woning lager dan voor andere omwonenden. Isolatie is dus een zinvolle investering.

#### MILIEU-EFFICIËNTE OPLOSSINGEN

- Druk op de sector houden om te komen tot milieu-efficiënte oplossingen: voortzetting en zo mogelijk aanscherping van het beleid gericht op de inzet van stillere en zuiniger vliegtuigen. Dat kan onder meer via het tarifieringsbeleid.
- Het door Luchthaven Schiphol voorbereiden van samenwerking met de drie andere grote hubs in de EU om initiatieven te nemen om te komen tot een level playing field waar het de versnelde invoering van moderne, stille vliegtuigen met moderne navigatie-apparatuur betreft (denk met name aan de eerder vermelde Advanced Continuous Descent Approach, waardoor de geluidshinder bij landingen significant kan worden verminderd) en het weren van oudere

lawaaïge vliegtuigen. Dit moet parallel lopen met het eerder geadviseerde Nederlandse initiatief om op EU-niveau dit beleid tot stand te brengen.

- De overheid moet inzetten op het via onderzoeksprogramma's stiller, schoner, zuiniger en veiliger maken van de luchtvaart waarbij de in 'Vision 2020' geformuleerde lange-termijndoelen als bakens fungeren<sup>5</sup>.

#### EXTERNE VEILIGHEID

- De centrale elementen van externe veiligheid zijn het 'individuele risico' (de kans dat een individu op een bepaalde plek getroffen wordt door een vliegtuig) en het 'groepsrisico' (de kans op een ramp waarbij 'op de grond' 10 of meer doden vallen). Het resultaat is dat bijvoorbeeld het individuele risico wordt uitgedrukt in een factor  $10^{-6}$ /jaar (een kans van eens in de miljoen jaar). Dit zijn imaginaire, statistische kansberekeningen met weinig verbinding met de werkelijkheid. Volgens de Raad is het realistischer aan te sluiten op het concept van het 'causaal model'. Dit stelt maatregelen centraal die de sector zelf kan nemen. Het betreft zaken als de samenstelling en het onderhoud van de luchtvloot, de inspecties door de overheid, navigatiesystemen, de werkbelasting op de verkeerstoren, de vliegroutes, de training van piloten en de rampenbestrijding. In het causaal model wordt goed gedrag beloond omdat daarmee meer vliegtuigbewegingen mogelijk worden. Parallel daaraan wordt slecht gedrag 'bestraft' middels een meerjarig verbeteringsprogramma. Het Rijk heeft recentelijk opdracht gegeven tot de ontwikkeling van zo'n causaal model. Dit zal voorjaar 2008 worden opgeleverd. De taak van de overheid zou dan vooral moeten liggen in:
  - Monitoring op het door de sector zelf geformuleerde programma.
  - Aanvullende voorschriften waar de zelfregulering tekortschiet.
  - Toezicht door middel van onafhankelijke audits.

#### COMMUNICATIE

- Ontwerp en invoering van een modern communicatie- en dialoogplan van overheid en Schiphol met de omgeving met als doel het geschonden vertrouwen in eerlijkheid en openheid weer op te bouwen.
- Invoering van een systeem waarbij Schiphol de omgeving informeert over de specifiek te verwachten overlast op een bepaalde dag op een bepaald moment. Dat kan via een website, maar ook per e-mail en wellicht zelfs per sms. Bewoners krijgen zo meer grip op de ervaren geluidsbelasting.

## 7.2 MIDDELLANGE TERMIJN (2010-2020)

#### CAPACITEITSBENUTTING

- Invoeren van verbeterde Air Traffic Control-procedures en wijze van starten/landen waardoor op de grond minder geluid wordt waargenomen. Concreet wordt gedacht aan het landen via een soort van 'glijvlucht' waarbij gedurende een groot deel van het aanvliegen het motorvolume constant kan blijven zodat min-

der geluid wordt geproduceerd. Deze manier van aanvliegen, ook wel Advanced Continuous Descent Approach (ACDA) genoemd, vereist dat er moderne navigatie-apparatuur aan boord van het vliegtuig is. Alle systemen en procedures moeten op deze manier van landen zijn afgestemd. Omdat veel vliegtuigen nu nog niet over de apparatuur beschikken is het nu nog te arbeidsintensief om dit overdag toe te passen. Bovendien gaat het nu nog ten koste van het aantal landingen/starts per uur omdat meer speling moet worden ingebouwd tussen de verschillende vliegtuigen. In de nacht wordt deze methode nu al wel vaak toegepast met de vliegtuigen die daarvoor geschikt zijn. Dan is het ook minder druk waardoor dit gemakkelijker kan. Het aan boord hebben van de meest moderne navigatie-apparatuur kan actief worden bevorderd (via landingsgelden/subsidies).

- Een ander stelsel van baangebruik (het zogenaamde 2+2 gebruik: 2 starts en 2 landingen tegelijkertijd, onafhankelijk van elkaar) kan de capaciteit van Schiphol sterk vergroten. Op dit ogenblik kunnen 3 starts en/of landingen onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd (het zogenaamde 2+1 baan-gebruik). Ook nu al wordt het 2+2 gebruik deels al gehanteerd, maar dit is nog onvoldoende betrouwbaar om er continu mee te kunnen werken.

#### AANPASSINGEN NORMENSTELSEL

- Het nieuwe normenstelsel voor Schiphol – zoals in paragraaf 7.1 beschreven – wordt op de middellange termijn ingevoerd.

#### CAPACITEITSUITBREIDING

- Aanleg van eventuele nieuwe infrastructuur (wijziging en/of uitbreiding van het banenstelsel) van Schiphol indien de noodzaak door onderzoek is aangetoond en zij onder acceptabele condities in gebruik kan worden genomen (zie hiervoor onder 'korte termijn').

#### SELECTIVITEIT

- Een deel van het low cost- en charterverkeer van Schiphol kan wellicht worden uitgeplaatst naar regionale vliegvelden. Met name gaat het om Lelystad dat hiertoe wordt uitgebouwd tot een vliegveld voor op termijn zo'n 5-10 miljoen passagiers. Hiervoor dienen overigens eerst de voor- en nadelen van het uitbouwen van Lelystad tegen elkaar te worden afgewogen (zie ook hiervoor onder 'korte termijn').

#### HINDERBEPERKING EN -ACCEPTATIE

- De eerder genoemde programma's worden geïmplementeerd waardoor bewoners binnen de nieuwe contouren (die mede zijn gebaseerd op meting van daadwerkelijke geluidsbelasting) financiële 'compensatie' ontvangen en zich vrijwillig kunnen laten 'uitkopen'. De op die manier vrijgekomen huizen worden vervolgens verkocht/verhuurd aan bewoners die daarmee tegelijkertijd afstand doen van hun klachtrecht (nu en in de toekomst).

<sup>5</sup>Zie voor meer toelichting op 'Vision 2020' de kadertekst op pagina 41

**INTERNATIONAAL BELEID**

- De regering voert middels actieve lobby in internationale fora de druk op andere landen op om te komen tot afspraken over stringente eisen over toelating van vliegtuigen en over de invoering van heffingen. Doel is om te komen tot een zo groot mogelijk 'level playing field' gericht op de versnelde invoering van schone, zuinige, stille en veilige vliegtuigen en de mogelijkheid om vliegtuigen die niet aan de eisen te voldoen te weren.
- De EU zou moeten overgaan over tot invoering van BTW op vluchten binnen de EU<sup>6</sup> en zet tevens een lobby in gericht op het wereldwijd invoeren van accijns op kerosine. Hierbij moet worden aangetekend dat deze maatregelen slechts eenmalig groeivertragend zijn.

**7.3 LANGE TERMIJN (NA 2020)<sup>7</sup>**

- Realisatie van een nieuwe luchthaven (in zee). Dit uiteraard voorzover de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven en het plan vanuit de invalshoeken techniek, economie en milieu haalbaar blijkt<sup>8</sup>.
- Internationaal beleid gericht op stringente toelatingseisen met betrekking tot de emissie van vliegtuigen, waarbij een level playing field noodzakelijk blijft.
- Technologische vernieuwing gericht op het stiller, schoner, zuiniger en veiliger maken van de luchtvaart op basis van onderzoeksprogramma's waaraan de overheid een stevige (financiële) impuls geeft.

<sup>6</sup> Recentelijk zijn in EU-verband de eerste besprekingen hierover gevoerd. Invoering op korte termijn is echter niet te verwachten.

<sup>7</sup> De Raad heeft ook aanvullende maatregelen overwogen. Deze zullen echter niet het beoogde effect hebben. Zo is bezien of (door tarieven gestimuleerd) de substitutie van transfer- door O/D-passagiers een reële optie is. De conclusie is dat dit juist een ongewenst proces in gang zet: transferpassagiers zijn namelijk van groot belang voor het 'vullen' van de intercontinentale verbindingen. Als dit wordt afgeremd zal dit nadelig werken op het netwerk (met de beschreven verfolgeffecten). Het blijkt dus praktisch onmogelijk om de configuratie van het hubnetwerk te modificeren zonder ernstige bijverschijnselen.

<sup>8</sup> In zijn studie heeft de Raad bezien of een (eventueel nieuwe) *remote airport* in bijvoorbeeld Polen een oplossing zou kunnen zijn. Dit alternatief is niet wenselijk: dit nieuwe vliegveld zou de hubfunctie van Schiphol uithollen, omdat het knooppunt van internationale verbindingen dan wordt verplaatst. Met het verschuiven van de knooppuntfunctie zullen ook andere functies worden verplaatst (distributie, kantoren, e.d.). Amsterdam krijgt minder verbindingen en wordt minder aantrekkelijk als vestigingsplaats. Dit nog afgezien van andere bezwaren (luchtvaartpolitieke problemen, verfolgeffecten voor de maincarrier Air France/KLM, e.d.).

# Inleiding en probleemstelling 1



## AANLEIDING

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de Raad voor Verkeer en Waterstaat advies gevraagd over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Belangrijke aanleiding hiervoor is de evaluatie van de Schipholwet die in februari 2006 afgerond dient te zijn. In deze evaluatie staat het normensysteem, dat met ingebruikname van de 'Polderbaan' op Schiphol in werking is getreden, centraal. Maar ook de meer algemene vraag naar de toekomst van mainport Schiphol en de regionale luchthavens in Nederland, tegen de achtergrond van een sterk veranderde luchtvaartmarkt, vormt een aanleiding voor dit advies.

## PROBLEEMSTELLING

De probleemstelling voor dit advies luidt als volgt:

- **Welke ontwikkelingen zijn in de luchtvaart te verwachten tot 2020?**  
Hoewel de focus van dit advies op Nederland ligt, mag gelet op het internationale karakter van de luchtvaart duidelijk zijn dat daarbij breder wordt gekeken.
- **Welke publieke belangen zijn verbonden aan de luchtvaart?**
- **Kan het mainportbeleid worden voortgezet en onder welke voorwaarden?**

## COMPLEX BELEIDSTERREIN

De luchtvaart vormt een complex beleidsterrein en wel om vier redenen. Ten eerste is er een veelheid aan actoren betrokken. Zo vormen de Luchthaven Schiphol, Air France/KLM als grootste gebruiker en een groot aantal andere luchtvaartmaatschappijen samen de luchtvaartsector. Vervolgens zijn er de toeleverende bedrijven, de Luchtverkeersleiding Nederland en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium die tot het luchtvaartmarktsegment kunnen worden gerekend. Ook de omwonenden van de luchthaven vormen een belangrijke groep. Zij zijn deels verenigd in actiegroepen, die op hun beurt weer deels samen met gemeenten zitting hebben in het CROS (Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol). Dan zijn er de diverse overheden, van de verschillende betrokken gemeenten via de Provincie Noord-Holland tot aan het Rijk, waar een groot aantal ministeries 'betrokken' is: VenW, VROM, EZ, Defensie, Justitie en Financiën. Ook het parlement mag in deze opsomming niet ontbreken. Niet genoemd zijn nog de klanten: de reizigers (zakelijk en recreatief) en de verladers van vracht. De werknemers op en rond Schiphol vormen tot slot een vaak vergeten groep. Een zo divers aantal spelers vraagt om een ketenbenadering, waarbij spelers niet los van elkaar maar juist gezamenlijk worden betrokken.

Ten tweede zijn ook de issues waar het om gaat divers. Zo kan het gaan over het behoud van de mainportpositie, de bijdrage aan het vestigingsklimaat in Nederland, de werkgelegenheid, de belastingopbrengsten en het voortbestaan van afzonderlijke ondernemingen. Maar ook het woongenot en de gezondheid van bewoners, de capaciteit van de luchthaven, de geluidsbelasting, emissies en externe veiligheid zijn issues die vaak aan de orde zijn. Daar doorheen speelt soms de kloof tussen politiek en burgers en de betrouwbaarheid van "de politiek". Regionale woningbouwplannen versus ruimtelijke reserveringen



spelen een rol, evenals geluidsisolatieprogramma's, ontwikkeling van huizen- en kantorenprijzen, rendement op investeringen in infrastructuur, het aandelenbezit van diverse overheden in NV Schiphol en de plannen voor de privatisering van de luchthaven.

Ten derde is de materie inhoudelijk complex, of het nu om gaat om de werking van de internationale luchtvaartmarkt, de geproduceerde geluidsbelasting of de economische effecten van Schiphol. Daar komt bij dat de kennis daarover niet voor iedereen in gelijke mate toegankelijk is, hetgeen een transparant en constructief proces belemmert. Veel omwonenden van Schiphol hebben dan ook het gevoel dat hun belangen niet serieus worden genomen.

Tot slot is er sprake van grote onzekerheden ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen. Hierbij kan worden gedacht aan de stormachtige opkomst van de Low Cost Carriers zoals Ryanair en Easyjet, maar ook aan de daarna gebleken economische kwetsbaarheid van dit segment en de massieve vraaguitval voor de gehele luchtvaart ten gevolge van crises als '9/11' en 'SARS'. Ook de alliantie van Air France en KLM kan niet ongenoemd blijven. Onzekerheden bestaan ook over de snelheid waarmee technologische ontwikkelingen vliegtuigen stiller en schoner kunnen maken (en deze rendabel op de markt kunnen komen).

#### BIJDRAGE AAN HET DEBAT

Tegen deze achtergrond brengt de Raad voor Verkeer en Waterstaat dit advies uit. De Raad wil hiermee, in het licht van de genoemde evaluatie van de Schipholwet, bijdragen aan een constructief debat over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Daartoe richt de Raad zich dan ook niet alleen tot de Minister en Staatssecretaris van VenW, maar ook tot de betrokken bewindslieden van VROM, EZ, en Financiën en de leden van het parlement. Bovendien richt de Raad zich tot de besluitvormers in 'de sector' en tot de overige betrokkenen en belanghebbenden, zoals de omwonenden en de gebruikers van de luchthaven. De Raad komt in zijn advies echter tot de conclusie dat regering en parlement nu aan zet zijn. Het vraagstuk van de "grenzen aan de groei van Schiphol" is primair een politiek dilemma, waarin uiteindelijk alleen de verantwoordelijke politici bindende keuzes kunnen en moeten maken.

#### LEESWIJZER

Het advies, de aanbevelingen en de overwegingen die daartoe hebben geleid, zijn geformuleerd in het eerste deel (advies en aanbevelingen).

Deze samenvatting is zelfstandig leesbaar maar kan natuurlijk niet alle achtergrondinformatie weergeven. Daarvoor verwijzen wij u dan ook graag naar de hoofdstukken 2, 3 en 4.

Hoofdstuk 2 gaat in op de vraag- en aanbodkant van de luchtvaartmarkt. Daarbij komen ook de luchthavens aan bod en wordt tevens vooruit gekeken naar 2020.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het in Nederland gevoerde luchtvaartbeleid. In hoofdstuk 4 worden de maatschappelijke belangen economie en milieu onderzocht.

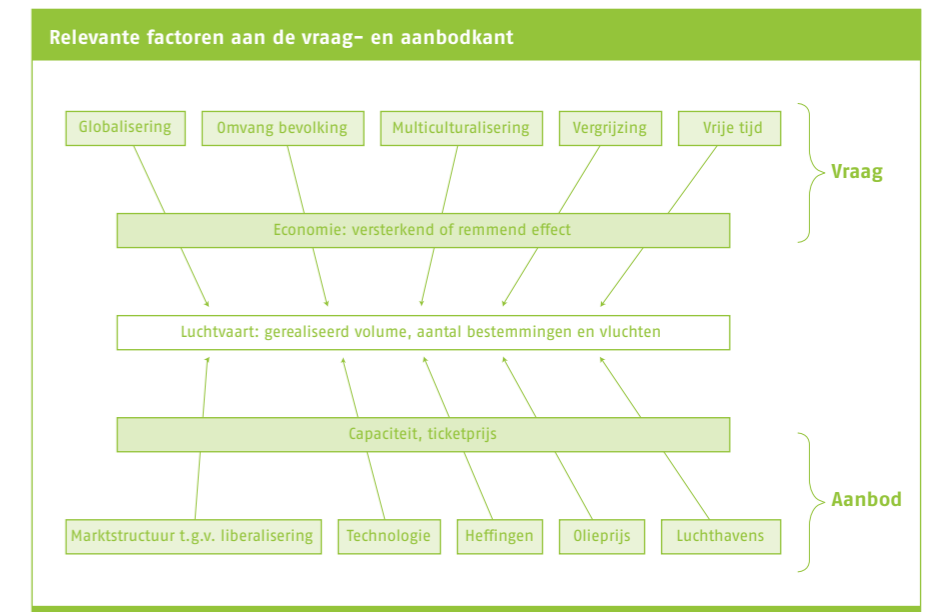
In de begrippenlijst die als bijlage is opgenomen, worden diverse begrippen nader toegelicht.

## De luchtvaartmarkt: vraag en aanbod



### 2.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen in de luchtvaartmarkt verkend. Om te beginnen wordt onderzocht welke factoren invloed hebben op de hoeveelheid vracht die uiteindelijk wordt vervoerd en het aantal mensen dat daadwerkelijk in een vliegtuig stapt. Onderstaand schema laat de relevante factoren aan de vraag- en aanbodkant zien<sup>9</sup>. Paragraaf 2.2 gaat in op de vraagkant, paragraaf 2.3 op de aanbodkant en paragraaf 2.4 op de luchthavenmarkt. In paragraaf 2.5 wordt vooruitgekeken naar 2020.



### 2.2 DE VRAAG NAAR LUCHTVERVOER

De vraag naar luchtvervoer wordt beïnvloed door vijf belangrijke factoren: globalisering, omvang van de bevolking; multiculturalisering, vergrijzing en vrije tijd. De economie heeft daarbij een versterkende of remmende invloed:

■ **Globalisering:** De beschikbaarheid van moderne transporttechnologieën zoals luchtvaart en van communicatietechnologieën zoals internet hebben een enorme impuls gegeven aan economische, culturele en politieke verwevenheid van landen en regio's en ook in het bedrijfsleven. Deze ontwikkelingen hebben geleid tot een toenemende vraag naar zakelijke en toeristische reizen en naar vrachtvervoer door de lucht.

Ondernemingen organiseren zich in toenemende mate internationaal. Zo vindt de productie van halffabrikaten steeds meer daar plaats waar dit tegen de laagste kosten kan, met meer transportbewegingen als gevolg. Maar ook voor andere bedrijfsfuncties zoals marketing en management geldt dat ten behoeve van de internationale afstemming regelmatig face-to-face-overleg noodzakelijk is waarvoor gereisd moet worden. Ook in politiek en sociaal-

<sup>9</sup> Vanwege de overzichtelijkheid zijn in het schema geen terugkoppelingseffecten tussen vraag en aanbod weergegeven; in werkelijkheid is daarvan natuurlijk wel sprake.

cultureel opzicht neemt de verwevenheid toe. De wereld is 'een dorp' geworden. Problemen als klimaatverandering en internationaal terrorisme maken samenwerking over de grenzen heen, meer dan eens nodig.

De economieën van de zogenaamde BRIC-landen, Brazilië, Rusland, India en China, groeien snel. Deze ontwikkeling, in combinatie met de grote bevolking van deze landen, zal gaan zorgen voor een toestroom van zakenreizigers en toeristen naar Europa. Het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen schat dat er in 2003 zo'n 50.000 Chinezen naar Nederland kwamen voor vakantie. In 2008 zouden dat er zo'n half miljoen kunnen zijn.

De luchtvaart groeit nog sneller dan het aantal passagiers. Boeing en Airbus gaan in hun *forecasts* uit van een jaarlijkse stijging van ca 6% (ca 5% passagiers). Vracht van en naar Azië zal hierbij het snelst toenemen. Het betreft hierbij vooral goederen met een hoge economische waarde en beperkte houdbaarheid.

- **Omvang van de bevolking:** Hoe meer mensen, hoe meer potentiële reizigers. Het Centraal Bureau voor de Statistiek verwacht voor Nederland een maximale bevolkingsomvang van 17 miljoen in 2035. Daarna zal de bevolking afnemen. Op wereldschaal groeit de bevolking de komende decennia door, zij het wel in een minder snel tempo dan de afgelopen jaren.
- **Multiculturalisering:** Meer migranten betekenen meer bezoeken aan het land van herkomst en meer bezoeken aan Nederland door buitenlandse familieleden. Vooral allochtonen van de tweede generatie nemen regelmatig het vliegtuig naar hun herkomstland. Nederland telde op 1 januari 2004 bijna 16,3 miljoen inwoners, onder wie 1,7 miljoen niet-westerse en 1,4 miljoen westerse allochtonen.
- **Vergrijzing:** Een groot deel van de Nederlandse bevolking, de 'babyboom-generatie', bereikt de komende jaren de leeftijd van 65 jaar. Op dit moment is bijna 14 procent van de bevolking 65 jaar of ouder. Het CBS verwacht dat rond 2040 de vergrijzing haar hoogtepunt bereikt, met een aandeel 65-plussers van 23 procent. Volgens het SCP zijn deze toekomstige ouderen niet te vergelijken met de huidige 65-plussers. Ze hebben meer te besteden en zijn avontuurlijker ingesteld: ingrediënten voor intensief vakantiegedrag.
- **Vrije tijd:** Meer vrije tijd betekent meer tijd voor vakantie. Na een hoogtepunt aan vrije tijd in 1985 neemt het aantal vrij te besteden uren weer af. Het aantal vakantievluchten lijkt echter niet af te nemen: mensen lijken echter juist vaker en korter op vakantie te gaan. De populariteit van de zogenaamde 'minivakanties' bevestigt dit beeld. Volgens het Sociaal Cultureel Planbureau heeft de verschuiving van productiewerk naar cognitieve arbeid, de behoefte om regelmatig letterlijk afstand te nemen van het werk vergroot.

**Economie:** De mate waarin bovenstaande factoren doorwerken op de vraag naar luchtvervoer is vooral afhankelijk van de ontwikkeling van de economie en in et verlengde daarvan van de koopkracht. Veel mensen trekken er immers vaker en verder op uit naarmate ze meer te besteden hebben. Jongeren kiezen vanwege de lage prijzen steeds meer vliegvluchten naar Turkije boven de traditionele busreizen naar de Spaanse Costa's. Dankzij de goedkope tickets liggen ook backpackvakanties naar Azië en Australië binnen handbereik. Deze voorbeelden illustreren dat bij een constant reisbudget in termen van tijd en geld meer verre reizen

mogelijk zijn; zodra tijd en/of budget toenemen zijn meer dan wel verdere vakanties mogelijk.

Als het goed gaat met de economie hebben ook migranten meer geld om met het vliegtuig op familiebezoek te gaan. Een goeddraaiende economie betekent tevens meer internationale handel en daarmee meer zakenreizen en vrachtvervoer per vliegtuig. De mate waarin globalisering leidt tot meer vliegvluchten is derhalve afhankelijk van het welvaartspeil. Zelfs de omvang van de bevolking vertoont via geboorteoverschot en migratiesaldo een positieve correlatie met de economische ontwikkeling. En meer mensen betekent op termijn weer meer potentiële reizigers.

#### TRENDS IN TOERISME

Toeristen maken op Schiphol ongeveer 60% uit van de reizigers met een Europese bestemming. Intercontinentaal ligt dit percentage zelfs op 65%. De verwachting is dat het toerisme verder zal toenemen. Vanuit 'economisch wonderkind' China komen nu al grote stromen toeristen richting Europa. Maar ook de thuismarkt is nog niet volgroeid: verwacht wordt dat het aantal keren dat Nederlanders het vliegtuig nemen de komende jaren nog zal toenemen. Vliegen wordt steeds gewoner. Er wordt niet alleen meer gevlogen, maar ook steeds verder. Tegenwoordig kunnen grote delen van de bevolking zich een 'all-inclusive'-vakantie aan een tropisch strand in Mexico, Brazilië en de Dominicaanse Republiek veroorloven. Dichterbij heeft ook Turkije een sterke groei doorgemaakt. Reisorganisaties zijn voortdurend op zoek naar goedkope bestemmingen – dus buiten de dure Euro-zone – die beschikken over voldoende infrastructuur (lees: een vliegveld en hotels). De introductie van internet heeft de markt veel transparanter gemaakt. Het resultaat zijn lage prijzen en lage winstmarges. Door vervoer, accommodatie en maaltijden in eigen hand te houden slagen de grote reisorganisaties zoals TUI en Thomas Cook er in de kosten beperkt te houden. Sommige organisaties bezitten vanuit die filosofie ook eigen vliegtuigen. Denkbaar is zelfs een ontwikkeling waarbij reisorganisaties in de toekomst gaan beschikken over eigen *dedicated* faciliteiten op (regionale) vliegvelden. Op die manier kunnen zij kosten en kwaliteit optimaal bewaken; bovendien is het goed voor de naamsbekendheid. Nu al vliegen veel organisaties bij voorkeur vanaf regionale luchthavens. Dit maakt het mogelijk mensen dichtbij huis te bedienen en bovendien zijn de parkeerkosten er veel lager dan op Schiphol. Veel reizigers ervaren regionale vliegvelden in vergelijking met Schiphol als 'knus en overzichtelijk'. Het volume van deze vliegvelden zinkt echter in het niet bij dat van Schiphol.

## 2.3 HET AANBOD VAN LUCHTVERVOER

Marktstructuur, technologie, heffingen en de olieprijs bepalen het aanbod van luchtvervoer: de aangeboden capaciteit (aantal bestemmingen en vluchten, aantal stoelen, ruimte voor vracht) en de prijs van de vliegtickets.

- **Marktstructuur ten gevolge van liberalisering:** De liberalisering van de Europese luchtvaartmarkt heeft de markt geopend voor nieuwe aanbieders. Traditionele full service carriers (FSC's), zoals KLM, British Airways en Iberia, kregen te maken met concurrentie van zogenaamde low cost carriers (LCC's), zoals Easyjet en Ryanair, die met scherpe prijzen concurreren op vluchten binnen Europa.

Het marktaandeel van de LCC's neemt snel toe. Volgens de Vereniging van Nederlandse verkeersvliegers vervoerden de LCC's in 1996 2,8% van alle passagiers. In 2001 was dit al 10,6% en verwacht wordt dat het aandeel in 2010 35,7% zal zijn. Als reactie op de LCC-invasie zijn traditionele full service carriers steeds meer low cost gaan opereren. De toegenomen concurrentie drukte een aantal LCC-ondernemingen weer uit de markt. De marginale business resulteert in een intrinsieke kwetsbaarheid voor laag-solvabele ondernemingen. De consumenten varen er wel bij: het aanbod is ruimer en goedkoper dan ooit en vaak nog dichterbij huis ook.

De ene LCC is daarbij de andere niet. Zo vliegt een maatschappij als Ryanair vrijwel uitsluitend vanaf regionale luchthavens waar ze lage tarieven kunnen bedingen en snelle 'omdraaitijden' kunnen realiseren waardoor de kosten laag blijven. Andere LCC-maatschappijen zoals Easyjet vliegen daarentegen ook van en naar hubs zoals Schiphol.

#### LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN: SURVIVAL OF THE FITTEST

Sinds de liberalisering van de Europese luchtvaart zijn de prijzen van vliegtickets spectaculair gedaald. Door hun strategie gericht op kostenreductie en marginale winstmarges, zijn de low cost carriers in staat om voor spotprijzen vliegertijen aan te bieden. Internet maakt het mogelijk zodanig met de prijs te spelen dat een hoge bezettingsgraad gegarandeerd is: 'aanbod schept vraag' in optima forma. Daarnaast proberen zij via insourcing van andere producten de prijzen van tickets te verlagen: de winst komt uit het verhuren van auto's, het boeken van hotels en het verkopen van maaltijden in het vliegtuig. Vliegen is een manier om deze producten te verkopen. Low cost goeroe O'Leary van Ryanair denkt met deze strategie op termijn zelfs gratis vliegtickets aan te kunnen bieden. Maar de eerste rendementsproblemen met bijbehorende winstwaarschuwingen hebben zich reeds aangediend.

Onder druk van de concurrenten begint het traditionele onderscheid tussen de low cost carriers en full service carriers te vervagen. LCC's bieden steeds meer service en keuzemogelijkheden aan. Zo serveert Virgin tegen bijbetaling een maaltijd aan boord en verkoopt het stoelen met meer beenruimte. Aan de andere kant bieden ook de FSC's in toenemende mate goedkope tickets aan. Die grote dynamiek is een indicatie dat de markt nog niet volwassen is.

Een interessante vraag is hoe de toekomst eruit zal zien. Een veel gehoorde verwachting is dat er enkele low cost maatschappijen zullen overblijven en dat de drie grote allianties van FSC's, namelijk het Sky Team, de Star Alliance en One World het hub&spoke-netwerk gaan domineren. De concurrentie zal zich in toenemende mate afspelen tussen netwerken in plaats van tussen luchtvaartmaatschappijen. Duidelijk is te zien hoe de traditionele carriers zich verenigen in

samenwerkingsverbanden om zich middels schaalvergroting staande te kunnen houden. Zo heeft KLM zich laten overnemen door Air France.

In dit kader kan ook het vraagstuk van verticale integratie worden genoemd: onder specifieke omstandigheden zijn scenario's denkbaar waarbij luchthavens luchtvaartmaatschappijen overnemen, of andersom. De concurrentiebeperkende aspecten hiervan zullen in dat geval veel aandacht van de overheden vragen.

Het is tegenwoordig eenvoudig om toe te treden tot de luchtvaartmarkt. Vliegtuigen kunnen op weekbasis worden gehuurd, inclusief bemanning en onderhoud. Vervolgens is het zaak tickets te verkopen, bij voorkeur via Internet. De grootste horde vormt nog het regelen van slots. De nieuwe toetreders dragen bij aan de overcapaciteit in de markt en versterken daarmee de druk op de prijzen. Hoe laag de opbrengst per stoel ook moge zijn, op die manier wordt in ieder geval een deel van de kosten terugverdiend. Deze marktform heeft veel weg van destructieve concurrentie. Met dezelfde snelheid waarmee maatschappijen toetreden, gaan ze vaak ook weer failliet (Dutchbird, V-Bird, Holland Exel).

#### DESTRUCTIEVE CONCURRENTIE

Overcapaciteit in combinatie met een weinig onderscheidend aanbod kan leiden tot destructieve concurrentie. Als de aanbieders ook nog eens marktmacht ontberen, kunnen zij gemakkelijk tegen elkaar worden uitgespeeld, waarbij de laagste prijs doorslaggevend zal zijn. Concurrenieren op prijs kan ook een kwestie van strategie zijn, zoals bij de Low Cost Carriers. Het blijkt dat consumenten zeker op de relatief korte afstanden de voorkeur geven aan lage prijzen boven comfort, service en loyaliteitsprogramma's.

De liberalisering van de interne EU-luchtvaartmarkt heeft het luchtvervoer binnen Europa al sterk gestimuleerd. Dat geldt ook voor de grootste intercontinentale markt, het transatlantische vervoer ten gevolge van de openskiesverdragen tussen de VS en de individuele EU-lidstaten. De komende tijd mag verwacht worden dat de lopende EU-VS onderhandelingen zullen resulteren in een Open Aviation Area, waardoor de groei van het luchtvervoer opnieuw een sterke impuls zal krijgen. In Opdracht van de Europese Commissie is door de Brattle Group berekend, dat door zo'n open markt een groei op de Transatlantische routes zal optreden van 5-14 dan wel 9-24%, afhankelijk van het gekozen scenario<sup>10</sup>. Daarmee ontstaat een eenmalige opwaartse schok. Zo'n schok kan zich echter herhalen. Als immers eenmaal de belangrijkste intercontinentale markt volledig vrij gemaakt is, zal dit een katalyserend effect hebben op de andere nu nog gereguleerde markten, zoals die tussen Europa en het Verre Oosten.

<sup>10</sup> The Brattle Group, The economic impact of an EU-VS Open Aviation Area, London 2002

- **Technologie:** Technologie leidt op verschillende manieren tot een (kosten) efficiëntere bedrijfsvoering in de luchtvaart. Dankzij verbeterde navigatie-apparatuur en luchtverkeersleidingstechnologie neemt de capaciteit op luchthavens en in het luchtruim toe. Zuiniger motoren, geavanceerde ontwerpen en lichtere materialen laten het brandstofverbruik en de geluidsproductie afnemen. Hierin is al veel geoptimaliseerd. Tot 2020 worden nog wel marginale verbeteringen verwacht, maar geen spectaculaire doorbraken, zoals bijvoorbeeld ten aanzien van alternatieve brandstoffen. Het is dan ook een illusie om te denken dat nieuwe technologie de hinder van een groeiende luchtvaart volledig zal kunnen voorkomen.

#### MARKTSTRUCTUUR REMT INNOVATIE

Op de markt voor grote verkeersvliegtuigen zijn Boeing en Airbus in een felle strijd verwickeld. De entreebarrières tot deze markt zijn enorm: het oprichten van een onderneming als Airbus zou op dit moment een investering van zo'n 100 miljard euro vergen. Het ontwikkelen van een nieuw type vliegtuig als de A380 kostte zelfs 10,7 miljard euro. Terwijl de 'standaardmodellen' inmiddels verregaand uitontwikkeld zijn, zijn dit soort nieuwe ontwikkelingen alleen tegen zeer hoge kosten en risico's mogelijk.

De opdrachtgevers, de airlines, zijn echter slechts marginaal winstgevend en hebben dan ook geen budgetten meer voor vernieuwende ontwerpen. Om te overleven zijn zij zelfs bezig hun corebusiness te herdefiniëren. Zo wordt het onderhoud uitbesteed. Het eigendom van de vliegtuigen komt steeds meer in handen van leasemaatschappijen, die om kosten te besparen hun vloot verder zullen standaardiseren. Zij zijn hierbij gevoelig voor economische prikkels.

Zo zullen zij bijvoorbeeld wel investeren in kostenbesparende nieuwe motoren, maar zullen zij – gelet op de enorme concurrentiedruk – niet snel het initiatief nemen om tot technologische doorbraken te komen.

Daar staat tegenover dat overheden met hun R&D-budgetten de risico's van grensverleggend onderzoek kunnen verminderen en richting kunnen geven aan het onderzoek. Via regelgeving kan vervolgens worden afgedwongen dat nieuwe technologieën ook worden toegepast. Dit zijn echter moeizame processen, omdat deze regelgeving vanwege mogelijk concurrentieverstorende werking bij voorkeur internationaal moet worden overeengekomen. Sterk uiteenlopende belangen tussen landen en luchtvaartmaatschappijen komen dan echter op tafel. Met name ook de Verenigde Staten stellen zich hierin zeer terughoudend op.

Nieuwe technologie kan wel tot lagere exploitatiekosten per stoel leiden: naarmate vliegtuigen moderner en groter zijn, vallen deze lager uit. Daarom is het van belang per verbinding zoveel mogelijk passagiers aan te trekken, zodat zo snel mogelijk met grotere en modernere types vliegtuigen kan worden gevlogen. Ook op die manier ontstaat ruimte voor prijsverlaging van de vliegtickets. In de felle concurrentiestrijd is schaalgrootte van cruciaal belang.

#### VISION 2020

De Europese Commissie heeft in 2001 samen met de Europese vliegtuigindustrie de volgende ambities voor 2020 geformuleerd:

- Een halvering van het vliegtuiggeluid met 50%
- Een reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot (per passagierskilometer) met 50%
- Een reductie van NO<sub>x</sub> (per passagierskilometer) met 80%
- Een 5-voudige reductie van de ongevalsrisico's
- Een 3-voudige verbetering van de capaciteit in het luchtruim en op luchthavens.

Deze ambitieuze doelen voor de *state of the art* in 2020 zijn richtinggevend, onder meer voor de researchprogramma's binnen de EU. Hierin wordt fors geïnvesteerd. Voorwaarde voor het bereiken van deze ambities is voorts dat alle betrokken actoren zich maximaal inspinnen en hun krachten bundelen<sup>11</sup>. Dit is vaak een tijdrovend proces. De Raad acht het op basis van zijn verkenning dan ook niet waarschijnlijk dat deze doelstellingen binnen de genoemde termijn zullen worden gerealiseerd. De gestelde doelen mogen niet leiden tot maskering van de realiteit dat de ontwikkeling van nieuwe technologie de groei van de luchtvaart niet kan bijbenen.

- **Heffingen:** Heffingen worden door overheid, luchtvaartgebonden diensten en luchthavens opgelegd en werken door in de prijzen van vliegtickets. De belangrijkste heffingen zijn geluidsheffingen, security charges, heffingen vanwege air traffic control en de luchthavengelden<sup>12</sup>. De passagiersgerelateerde heffingen bedragen op Schiphol € 10,56 voor de veiligheidstoelage, € 12,56 voor de passagierstoelage en € 2,00 voor de geluidsisolatietoelage, samen € 25,11. Daar komt dan nog de luchthavenbelasting van de eindbestemming bij. Voor een enkele reis Amsterdam – Malaga met een ticketprijs van € 114,99 bedraagt het aandeel heffingen dan ook al tenminste 22%.

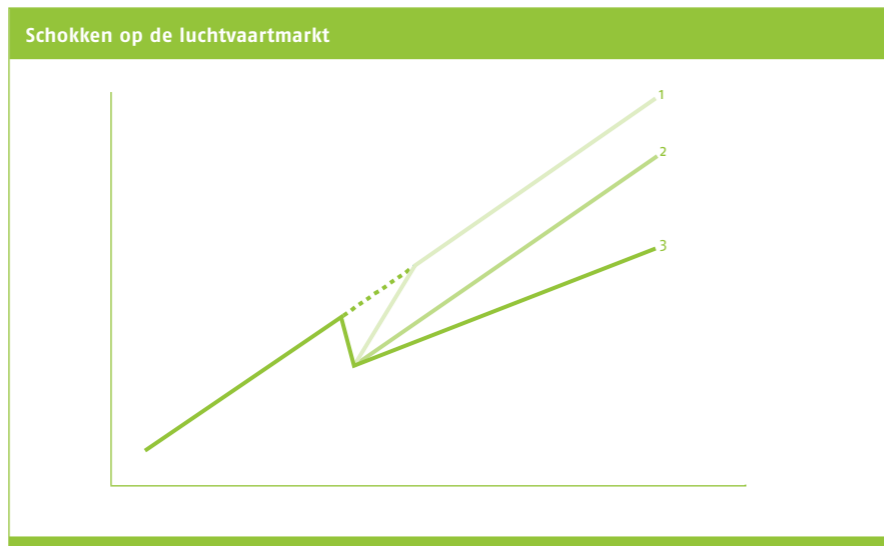
Door invoering van een kerosineheffing en/of BTW op vliegtickets zal dit percentage behoorlijk toenemen. Volgens onderzoeksbureau SEO zou invoering van een BTW van 19% voor intra-Europees vliegverkeer leiden tot een tijdelijke daling van het vervoersvolume met 10%, overeenkomend met 7 à 8% van het gehele Schiphol-verkeer<sup>13</sup>. Daarmee worden bepaalde vervoersniveaus één à twee jaar later bereikt dan zonder BTW-verhoging het geval geweest zou zijn. Het invoeren van BTW is dus niet zozeer een groeibeperkend maar eerder een groeivertragend instrument.

Een kerosineheffing heeft een vergelijkbaar effect. Een heffing van € 0,20 op een liter brandstof zorgt voor een totale prijsverhoging van ruim 10%. Dit heeft een volumedaling van 5 tot 7% tot gevolg (eveneens één tot twee jaar groei). Dit is echter alleen op mondiale schaal in te voeren, omdat anders de concurrentiepositie ten opzichte van de Verenigde Staten en andere landen wordt aangetast.

<sup>11</sup> Een goed voorbeeld van samenwerking is het Knowledge Development Centre waarin KLM, Amsterdam Schiphol Airport, Luchtverkeersleiding Nederland en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium hun onderzoeksprogramma's onderling afstemmen.

<sup>12</sup> De zogenaamde brandstoftoelagen worden door de luchtvaartmaatschappijen zelf rechtstreeks aan de passagiers in rekening gebracht met als doel om (een deel van) de gestegen brandstofkosten terug te verdienen. Deze toelagen blijven hier dan ook buiten beschouwing.

<sup>13</sup> De prijselasticiteit van vliegtickets is volgens SEO behoorlijk hoog: een stijging van de prijs met 10% zal naar verwachting van de Stichting voor Economisch Onderzoek leiden tot een daling van het vervoersvolume met 5 tot 7%. KLM gaat van een lagere prijselasticiteit uit: 20 à 25% over de totale markt. Een prijsstijging van 10% leidt dan tot een vraaguitval van 2-2,5%. KLM tekent hierbij aan dat het effect sterk afhankelijk is van het marktsegment en de bestemming.



#### SCHOKKEN OP DE LUCHTVAARTMARKT

De figuur laat zien wat het effect van externe ontwikkelingen op het luchtvaartvolume kan zijn. Sommige schokken hebben langdurige implicaties, andere kunnen na enkele jaren alweer 'vergeten' zijn. Een drietal ontwikkelingen is denkbaar. Het minst verstrekkend zijn (1) de wellicht hevige, maar tijdelijke externe schokken. Na een tijdelijke 'dip' maakt de luchtvaart een inhaalslag en komt na een enige tijd weer op het niveau dat zij ook zonder die schok zou hebben bereikt. Als voorbeeld hiervan kan de SARS-epidemie worden genoemd, die in het voorjaar van 2003 met name in het Verre Oosten tot sterk dalende passagiersaantallen heeft geleid. Die aantallen lijken zich nu sterk te herstellen. Vervolgens kan (2) sprake zijn van ontwikkelingen die weliswaar leiden tot een permanente verlaging van het vervoersniveau, maar waarbij het groeitempo, na een éénmalige correctie, ongewijzigd blijft. Voorbeeld van een dergelijke ontwikkeling is de invoering van een prijsmaatregel (bv. BTW). Zo'n maatregel zal leiden tot een eenmalige daling (of lagere groei), maar na de invoering daarvan blijven structurele groei-belemmerende factoren uit. Het meest verstrekkend zijn (3) schokken die op langere termijn leiden tot een structureel lagere groei. Daarvan is sprake indien de desbetreffende externe schokken leiden tot een structureel lagere economische groei, dan wel een structureel afnemende bereidheid tot het maken van vliegtrips.

- **Olieprijs:** Hogere olieprijsen werken prijsopdrijvend. Met name in prijsgevoelige segmenten (low cost carriers en vracht) kan dit effect sorteren. De invloed moet evenwel niet worden overschat. Het aandeel van de brandstofkosten in de ticketprijzen bedraagt afhankelijk van de afstand en het type vliegtuig zo'n 10 à 15%<sup>16</sup>, waardoor een eenmalige olieprijsverhoging van – zeg – 50% zou leiden tot een ticketprijsverhoging van ruim 5%.

<sup>16</sup> Het aandeel van de brandstofkosten in de direct operating costs bedraagt bij een Boeing 737-300 op een afstand van 500 nautische mijl (ca. 930 km) 17%. De overige kostencategorieën zijn: financiering en afschrijving (47%), onderhoud (17%) en personeel (18%).

De olieprijs bevond zich in 2004 op een historisch hoog niveau. Aanvankelijk konden prijsstijgingen door de grote luchtvaartmaatschappijen nog grotendeels worden voorkomen doordat ze zich daartegen hadden ingedekt. Het ligt echter voor de hand dat hoge olieprijsen op termijn doorwerken in de ticketprijzen. Op langere termijn kan deze stijging deels teniet worden gedaan, doordat van een hogere olieprijs een sterkere prikkel uitgaat op de ontwikkeling van zuiniger motoren.

De gestegen olieprijs wordt enerzijds veroorzaakt door de sterk gestegen vraag vanuit de economieën die thans sterk groeien (China, India) en anderzijds door aanbodtekorten, waarvan in de tweede helft van 2004 eveneens sprake was. Toch kunnen ook bij hoge olieprijsniveaus terugkoppelingsmechanismen optreden. Bepaalde voorraden worden dan exploitabel, waardoor het aanbod, juist als gevolg van die hoge prijs, kan toenemen. Zoals ook in het verleden is gebleken kunnen hierdoor zelfs in instabiele situaties weer prijsdalingen optreden.

#### 2.4 DE LUCHTHAVENMARKT

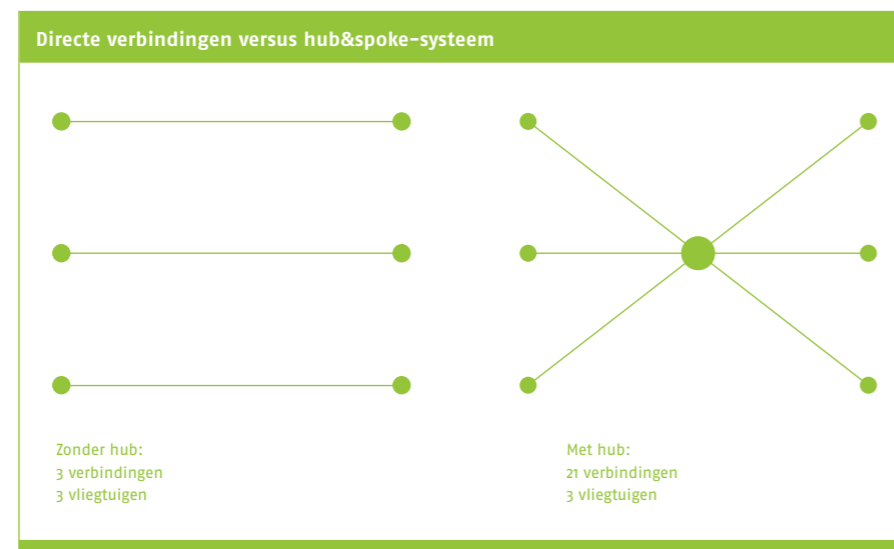
Een bijzonder element aan de aanbodkant vormen de luchthavens. Luchthavens zijn noodzakelijk voor het afhandelen van vliegtuigen en hun 'lading'. Zij vormen daarmee niet alleen draaischijven voor stromen van mensen en goederen uit de hele wereld, maar maken ook uitwisseling van culturen, trends en informatie mogelijk en vormen kristallisatiepunten voor economische activiteiten en werkgelegenheid. Opvallende kenmerken zijn de hoge kosten verbonden aan aanleg en onderhoud van de luchthaveninfrastructuur en de lange doorlooptijden (van planvorming tot realisatie zo'n 15-20 jaar).

In een geliberaliseerde luchtvaartmarkt is de behoefte aan luchthaveninfrastructuur een afgeleide van ontwikkelingen op de luchtvaartmarkt. De beschikbaarheid van infrastructuur is een voorwaarde om vervoersstromen te kunnen genereren maar is daar geen garantie voor. Infrastructurele beperkingen kunnen daarentegen wel leiden tot het verdwijnen van vervoersstromen. Dit heeft te maken met de hiervoor beschreven trends van concentratie en volumevergroting. Gelet op het belang en de onderscheidende kenmerken van luchthavens wordt daar in deze paragraaf uitgebreid op ingegaan.

Niet alleen de luchtvaartmaatschappijen, maar ook de (grote) luchthavens opereren steeds meer in een internationale markt, waar in toenemende mate sprake is van strategische samenwerking en alliantievorming. De concurrentiepositie van grote luchthavens zoals Schiphol wordt daarbij bepaald door factoren als: de omvang van de lokale markt, de geografische ligging, het aantal bestemmingen en verbindingen dat kan worden aangeboden, de homecarrier, de prijs/kwaliteitsverhouding, de beschikbare capaciteit tijdens piekuren (om snel overstappen te faciliteren), en de operationele betrouwbaarheid. De laatste drie factoren zijn door een luchthaven rechtstreeks te beïnvloeden. De overige factoren zijn slechts indirect te beïnvloeden.

Een sleutelbegrip in dit verband vormt de term "hub", die verwijst naar het concept van het "hub&spoke-netwerk". Een hub is het denkbeeldige middelpunt van een wiel, waarbij de hub als draaischijf fungeert, als knooppunt voor overstappers vanuit de "spokes". In de jaren '80 en '90 zijn veel hub&spoke-netwerken opgezet: maatschappijen laten passagiers vanuit een luchthaven naar een hub vliegen, waar ze overstappen op een ander toestel van dezelfde maatschappij (of van een maatschappij waarmee wordt samengewerkt) en vervolgens doorvliegen naar de eindbestemming.

Het hub&spokesysteem is zowel van belang voor de luchtvaartmaatschappijen als voor het land of de regio waarin de hub is gelegen. De volgende figuur illustreert dit. In het voorbeeld zijn zes steden schematisch weergegeven. In het eerste model (directe verbindingen) zijn steeds twee steden onderling verbonden, met drie vliegtuigen. In het tweede model (hub&spoke) zijn de 6 steden met elkaar verbonden via een hub. Dit kan met hetzelfde aantal vliegtuigen.



Het belang voor de **luchtvaartmaatschappijen** bestaat er nu uit dat met dezelfde 3 vliegtuigen maar liefst 18 (!) extra verbindingen rendabel kunnen worden uitgevoerd, indien gebruik wordt gemaakt van een hub(overstap)luchthaven.

Het belang voor het **land of de regio** waarin de hub is gesitueerd, bestaat er uit dat de hubluchthaven veel meer rechtstreekse verbindingen genereert dan waarop de regio 'recht' zou hebben indien alleen uitgegaan zou worden van de omvang van de eigen thuismarkt. De transferreizigers (die op de hub overstappen) spelen hierbij een cruciale rol: zij zorgen voor een rendabele bezetting van en naar de hub. Het uitgebreide netwerk van verbindingen dat hiermee mogelijk wordt gemaakt, is een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor de in de regio gevestigde bedrijvigheid (nu en in de toekomst).

Ook de **herkomstpassagiers** profiteren van het uitgebreide netwerk en de hogere frequenties die zonder de transferpassagiers beperkter zouden zijn. Zij betalen

daarvoor overigens wel een prijs. Immers: de transferpassagiers moeten naar deze hub worden 'gelokt' en de prijs is daarbij een belangrijk wapen. Dat betekent met andere woorden dat de herkomstpassagiers – voor de **bestemmingspassagiers** geldt *grosso modo* hetzelfde – onbewust bijdragen aan kruissubsidiëring. Luchthaven Schiphol ondersteunt deze strategie met zijn tariefstelling: € 23,95 voor een herkomstpassagier en € 8,01 voor een transferpassagier (tarieven per 1 april 2005). Het vragen van die extra prijs is mogelijk door het grotere aanbod en het feitelijk gebrek aan alternatieven voor de herkomst- en bestemmings-reizigers. Wel moet de hubcarrier uitkijken dat andere maatschappijen op hun beurt deze reizigers niet met aantrekkelijke aanbiedingen verleiden om via een andere hub te gaan reizen (bijvoorbeeld niet direct van Schiphol naar New York maar via een overstap in Londen). In theorie is het hubconcept niet plaatsgebonden. In de praktijk blijkt een omvangrijke lokale markt van passagiers echter toch van groot belang. Niet voor niets zijn de belangrijkste Europese hub-vliegvelden: Londen, Frankfurt en Parijs. De vierde positie van Schiphol is in dat opzicht dan ook opmerkelijk.

Het zal duidelijk zijn dat ook de hub zelf baat heeft bij een florerend hub&spoke-systeem. Daarmee wordt immers een groot aantal reizigers gegenereerd, waardoor schaalvoordelen kunnen worden gerealiseerd. De gemiddelde kosten nemen af, hetgeen in principe ook de positie van de hubcarrier kan versterken. Bovendien dragen reizigers met hun bestedingen op de luchthaven zelf significant bij aan het verdienpotentieel. Ook maakt een flink netwerk de omgeving van een hub aantrekkelijker als vestigingsplaats voor ondernemingen met veel internationale verplaatsingen. Met het ontwikkelen van bedrijventerreinen wordt er voor een hub op deze manier toegevoegde waarde gecreëerd. Een gezond winstpotentieel is een belangrijke randvoorwaarde voor een eventuele privatisering (waarover meer in de volgende paragraaf). Het zijn van een hub brengt overigens ook forse extra investeringen en daarmee risico's met zich mee. Om het overstapproduct van de hubcarrier zo aantrekkelijk mogelijk te maken is immers veel piekcapaciteit nodig om de op elkaar aansluitende golven vliegtuigen snel en betrouwbaar te kunnen verwerken.

#### LUCHTHAVEN SCHIPHOL

Schiphol Group is eigenaar en exploitant van Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport en Lelystad Airport en bezit 51,5% van de aandelen in Eindhoven Airport. Buiten Nederland neemt Schiphol USA Inc. deel in JFK IAT, die Terminal 4 exploiteert op John F. Kennedy Airport bij New York. Verder heeft Schiphol Australia Pty Ltd. een belang in Brisbane Airport Corporation, die de gelijknamige luchthaven in Australië exploiteert en heeft Schiphol Group begin 2004 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met Aruba Airport Authority om de Arubaanse luchthaven op commercieel en operationeel terrein tot eind 2007 te gaan ondersteunen. De belangrijkste activiteit van Schiphol Group is de exploitatie van Amsterdam Airport Schiphol. Binnen Nederland steekt Schiphol met kop en schouders uit boven de andere vliegvelden.

Schiphol Group ziet een luchthaven als een AirportCity: een efficiënt vervoers-knooppunt van lucht-, spoor- en wegverbindingen, dat bezoekers (passagiers, medewerkers, afhalers en wegbrengers) en de daar gevestigde bedrijven (luchtvaartmaatschappijen, afhandelingsbedrijven, logistieke bedrijven en zakelijke dienstverleners) 24 uur per dag diensten biedt op het gebied van winkels en horeca, informatie- en communicatietechnologie, zakelijke faciliteiten en ontspanning.

Ongeveer de helft van de omzet van Schiphol Group bestaat uit havengelden. Dat zijn inkomsten van het starten en landen van vliegtuigen en van vertrekkende passagiers. Daarnaast zijn er inkomsten uit winkels en horeca, parkeergelden, vastgoed en participaties. Het resultaat na belastingen van Schiphol Group over 2003 kwam uit op EUR 191 miljoen tegen EUR 137 miljoen in 2002. De return on net assets (RONA) na belastingen bedroeg in 2003 7,7%. Bij Schiphol Group werken ongeveer 2.200 mensen.

Hiervoor is al opgemerkt dat Schiphol gelet op de betrekkelijk beperkte thuismarkt (delen van Zuid- en Oost-Nederland liggen op relatief korte afstand van bijvoorbeeld Frankfurt en Brussel) een opmerkelijke positie heeft weten te bereiken als vierde hub in Europa. Wereldwijd neemt Schiphol qua passagiers de 9<sup>e</sup> plaats in. Op vrachtgebied staat Schiphol mondiaal gezien op de 15<sup>e</sup> plaats. De volgende tabellen geeft de prestaties van de Europese luchthavens in 2004 weer (voorlopige cijfers, gerangschikt op aantal vervoerde passagiers en op aantal vervoerde tonnen vracht):

Prestaties Europese luchthavens in 2004			
	Aantal passagiers (x1.000)	Toename t.o.v. 2003 (%)	Aantal vliegtuig-bewegingen
1 London Heathrow	67.344	6,1	470.000
2 Paris Charles de Gaulle	51.260	6,5	516.500
3 Frankfurt	51.098	5,7	463.000
4 Amsterdam	42.541	6,5	403.000
5 Madrid	38.526	7,9	400.000
6 London Gatwick	31.426	4,8	241.000
7 Rome Fiumicino	28.119	7,0	310.000
8 München	26.815	10,8	360.000
9 Barcelona	24.550	7,9	288.000
10 Paris Orly	14.032	7,3	nb

Bronnen: Statistical annual review 2004, Schiphol Group, website BAA/Gatwick

Prestaties Europese luchthavens in 2004		
	Vrachtvervoer (x1.000 ton)	Toename t.o.v. 2003 (x1.000)
1 Frankfurt	1.724	12,9
2 Paris Charles de Gaulle	1.638	9,4
3 Amsterdam	1.421	8,8
4 London Heathrow	1.325	8,3
5 Luxembourg	713	8,4
6 Brussels	654	8,8
7 Cologne	605	16,7
8 Liège	382	2,2
9 Milan Malpensa	347	13,1
10 Madrid	337	10,0

Bronnen: Statistical annual review 2004, Schiphol Group



Naast het grote aantal reizigers dat via een hub reist (op Schiphol 42,5 miljoen in 2004) wordt een hub logischerwijs gekenmerkt door grote aantallen transfer-reizigers. Het aandeel transfer op Schiphol bedraagt 42% van het totaal (2002). Dit is meer dan op London Heathrow (32%), maar minder dan Paris Charles de Gaulle (58%) en Frankfurt (53%). Door de relatief kleine thuismarkt kan Schiphol (en dus Nederland) zonder een groot aantal transferpassagiers het uitgebreide intercontinentale netwerk niet behouden en zal uitholling van de mainportpositie optreden. Gevolg hiervan zal een afnemende betekenis voor de Nederlandse economie zijn. KLM is daarbij als *home carrier* erg belangrijk: zij verzorgt zo'n zestig procent van het totale vervoer op de luchthaven. Het is juist het uitgebreide netwerk van KLM dat Schiphol tot de omvang heeft gebracht die het nu kent. Dat netwerk is essentieel om te kunnen blijven concurreren met andere luchthavens.

Onderzoeksbureau SEO heeft berekend dat bij het volledig wegvallen van het transferverkeer van het transferverkeer (een extreme optie):

- Ca. 50% van de bestemmingen wegvalt, terwijl het intercontinentale netwerk praktisch ophoudt te bestaan.
- Het aantal passagiers op Schiphol met 40% afneemt.
- De hoeveelheid vracht met 60-80% afneemt.
- De directe en indirecte werkgelegenheid met ca 50% afneemt.
- Het BBP met 1% daalt.

Wat betreft de netwerken zijn er ook **bedreigingen**. Zo is relevant dat low cost carriers steeds meer directe bestemmingen aanbieden, vanaf hubs maar ook van en naar kleinere luchthavens. De spokes van het netwerk van de hubcarrier worden op die manier deels overgenomen door andere (low cost) maatschappijen die tegen lagere prijzen vliegen, of er wordt zelfs een bypass gelegd, door point-to-point te vliegen vanaf regionale vliegvelden, bijvoorbeeld van Rotterdam Airport rechtstreeks naar Alicante. Als mede hierdoor het aantal reizigers dat vanaf Schiphol met KLM naar Alicante (en dus ook vice versa) wil vliegen te klein wordt, is deze verbinding niet meer te handhaven en valt deze toelevering aan het netwerk weg. Ondervindt de hubcarrier hierdoor veel schade, dan kan ook de hub daaronder gaan lijden.

Een andere ontwikkeling is dat de toenemende vraag naar luchtvaart ten gevolge van globalisering, marktliberalisering, bevolkingsgroei en toegenomen welvaart tot steeds 'dikkere' verkeersstromen zal leiden. Op steeds meer 'city pair'-verbindingen zal voldoende omvang ontstaan voor directe verbindingen. De recente opkomst van een aantal low cost carriers geeft aan dat de ruimte wordt verkend voor een aantal directe verbindingen tussen relatief kleinere vliegvelden. Dit soort nieuwe directe verbindingen, die eerder niet rendabel waren, krijgen daarmee kansen zonder dat zij – gezien hun volume – het hub&spoke-concept ernstig bedreigen. Overigens blijkt een aantal verbindingen na enige tijd ook weer te worden stopgezet omdat het rendement tegenvalt.

Ook de introductie van de nieuwe vliegtuigen Airbus A380 en de Boeing 787 kan zorgen voor veranderingen in de luchtvaart. De A380 kan door z'n omvang – het aantal passagiers ligt tussen de 555 en 800 – zorgen voor een versterking van het

hub&spoke-systeem. Door het grote volume en de lage kosten per stoel kunnen aantrekkelijke tarieven worden geboden op de verbindingen met dikke stromen waarop dit type wordt ingezet. Bovendien kan het een (bescheiden) middel zijn tegen de steeds meer knellende congestie waarmee een toenemend aantal hubs kampt. Op die manier kunnen transferpassagiers naar de hubs worden gelokt. De kleinere Boeing 787 kan daarentegen een omgekeerd effect hebben. Dit vliegtuig is kleiner (ca. 150 passagiers), maar kan lange afstanden zonder tussenstop afleggen. Hierdoor wordt intercontinentaal point-to-point verkeer mogelijk op de 'dikkere' verbindingen, waarop dat eerst niet mogelijk was. Voor een deel zullen start- en landingsplaats op hubs gesitueerd blijven gezien de knooppuntfunctie die ze hebben, maar een deel van genoemd verkeer zal ook via non-hubairports gaan plaatsvinden, hetgeen uiteraard concurrerend werkt ten opzichte van andere hubs.

Een andere bedreiging is het gebrek aan groeicapaciteit. De hubs die capaciteit kunnen bieden, staan sterker. Zo heeft Charles de Gaulle vooralsnog voldoende capaciteit en worden Frankfurt en Schiphol bedreigd door groeibegrenzing (en dus verlies aan concurrentiepositie).

#### LUCHTVRACHT

Het luchtvrachtvervoer van en naar Schiphol is in 2004 met 8,8% toegenomen. Een relatief onbekend fenomeen ten aanzien van het vervoer van luchtvracht is dat een belangrijk deel van de luchtvracht in de 'belly' van passagiersvliegtuigen wordt vervoerd (de zogenaamde combitoestellen). Het is zelfs pas sinds 2000/2001 dat op Schiphol meer vracht per fullfreighter wordt vervoerd dan per passagiersvliegtuig. Bijgaande figuur illustreert dit.

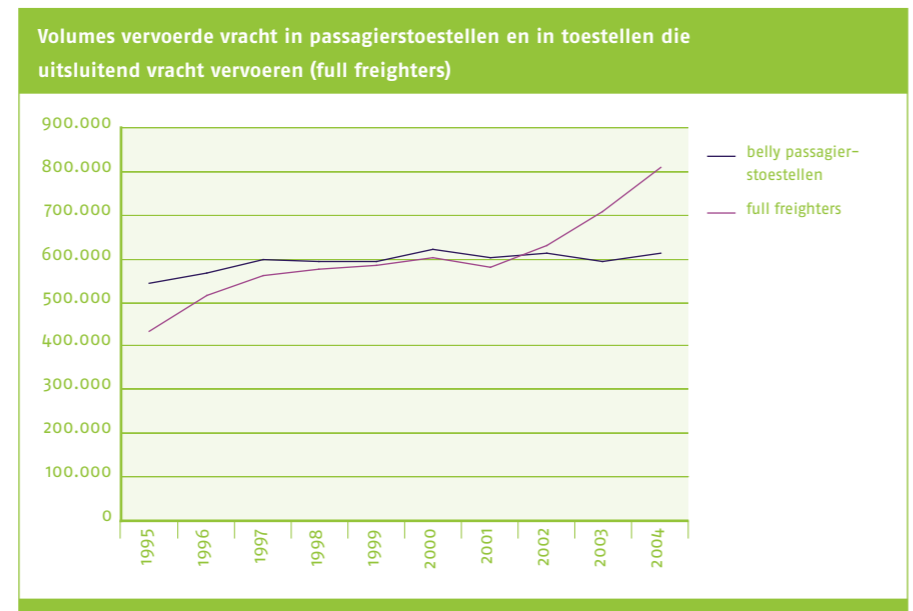
Schiphol nam in 2004 de derde plaats in op de Europese luchtvrachtranglijst en is daarmee één van de luchtvrachthubs in Europa. Analyse van de belangrijkste vrachtbestemmingen die vanuit Schiphol worden bediend, illustreert het internationale karakter van de logistieke positie van Schiphol. Hongkong, Dubai, Tel Aviv, Nairobi, Singapore, Tokyo, Shanghai, Seoul, Chicago en Kuala Lumpur vormen (van groot naar klein) de top 10 van vrachtbestemmingen van en naar Schiphol in het jaar 2004.

In 2004 onderhielden 25 luchtvaartmaatschappijen fullfreighterdiensten op Schiphol. In het 2004/2005-winterseizoen werden wekelijks 192 fullfreightervluchten op Schiphol afgehandeld. Volgens de Schiphol Group heeft Schiphol zich daarmee ontwikkeld tot Europa's primaire intercontinentale hub voor fullfreighters. Dit is goed voor de concurrentiepositie van de luchthaven, maar er zit ook een keerzijde aan. Immers, veel fullfreighters zijn relatief oudere toestellen en produceren daarmee meer geluid dan de doorgaans veel jongere combi-vloot. Meer geluid knabbelt aan de totale geluidsruimte en daarmee aan het ontwikkelingspotentieel van de luchthaven.

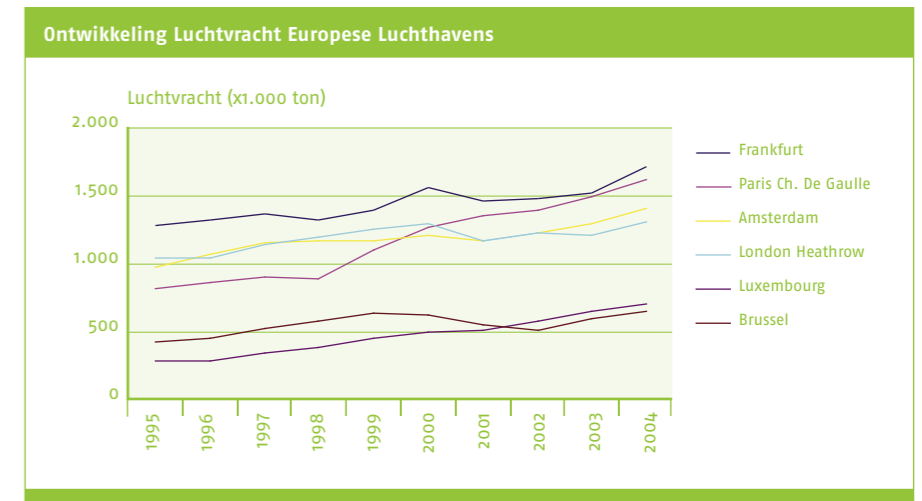
Het aantal vrachtvluchten (met full freighters), 17.318 in 2004, is bescheiden ten opzichte van het aantal passagiersvluchten, maar de toegevoegde waarde van de

luchtvracht voor de Nederlandse economie is aanzienlijk groter dan dit aantal vluchten doet vermoeden. Vandaar dat in de toekomstvisie op de luchtvaartmarkt voldoende aandacht besteed dient te worden aan deze unieke positie van Schiphol, teneinde een van de belangrijke vestigingsplaatsfactoren voor het multinationale bedrijfsleven niet in gevaar te brengen.

De sterke logistieke positie van Schiphol in de markt voor luchtvracht is namelijk een van de redenen dat multinationals hun Europese hoofdkantoor in Nederland vestigen. Het accommoderen van de sterke groei in de luchtvracht is daarom een belangrijke bijdrage aan de groei van de economische bedrijvigheid in Nederland, met name die op het gebied van de internationale logistiek en distributie. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.



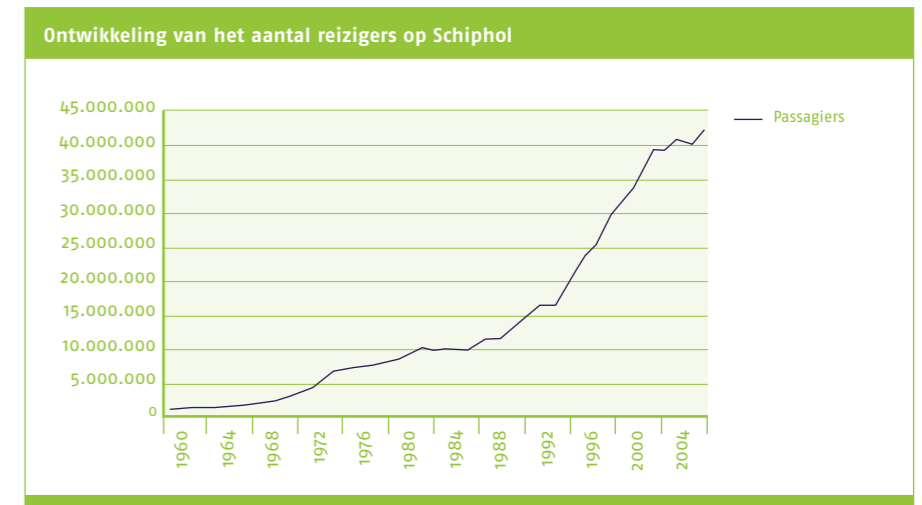
Bron: statistieken Schiphol Group



Bron: statistieken Schiphol Group

## 2.5 VOORUITBLIK NAAR 2020

Zoals ook uit onderstaande figuur met betrekking tot het aantal passagiers op Schiphol duidelijk blijkt, heeft de luchtvaart zich vanaf 1960 explosief ontwikkeld. De vraag is of en hoe deze groei zal doorzetten.



Bronnen: Bouwens/Dierikx, *Op de drempel van de lucht, Tachtig jaar Schiphol, 1996*; statistieken Schiphol Group

Om inzicht te krijgen in mogelijke ontwikkelingen in de periode tot 2020, heeft de Raad aan de Stichting Economisch Onderzoek in Amsterdam gevraagd scenario's te ontwikkelen<sup>15</sup>. Daarbij zijn de 'Four Futures'-scenario's van het CPB als basis gekozen. Hiervoor zijn 2 redenen. De scenario's zijn daartoe zeer geschikt omdat zij goede aangrijpingspunten bieden voor de belangrijke grote drijvende krachten achter de groei van de luchtvaart, te weten de economische ontwikkeling en

<sup>15</sup> De Raad heeft met het oog op de voortgang van dit adviestraject niet gewacht op publicatie van de zogenaamde WLO-scenario's die najaar 2005 door de planbureaus zullen worden gepubliceerd.

liberalisering en de bijbehorende prijseffecten. Daarnaast vormen de 'Four Futures' de meest recente omgevingsscenario's waarop ook de diverse planbureaus zich baseren.

Scenario's zijn niet bedoeld om de toekomst te voorspellen, maar juist om te verkennen welke ontwikkelingsrichtingen mogelijk zijn. Zo kunnen scenario's beleidsmakers helpen te anticiperen op mogelijke ontwikkelingen. In de bijlage bij dit advies wordt uitgebreid ingegaan op de scenario's. Hier wordt volstaan met het presenteren van de conclusies in kwantitatieve termen. Het betreft verkeer van en naar de luchthaven Schiphol. De vier onderscheiden scenario's zijn:

Scenario	Beschrijving
<b>Strong Europe (SE):</b>	
	Een sterk Europa is in staat om internationale samenwerking af te dwingen, ook op milieugebied.
<b>Regional Communities (RC):</b>	
	Binnen de EU maar ook op wereldschaal is er sprake van fragmentatie in (handels)blokken; lage economische groei.
<b>Transatlantic Market (TM):</b>	
	Handelsblok EU en Noord- en Zuid-Amerika leidt tot veel groei; samenwerking binnen EU beperkt tot economisch domein.
<b>Global Economy (GE):</b>	
	Succesvolle liberalisatie van de wereldhandel leidt tot hoge economische groei; op milieugebied geen vooruitgang.

De hiernavolgende tabel presenteert de uitkomsten van de scenario's. Zoals uit de tabel blijkt zal de luchtvaart blijven groeien en daarmee ook de vraag naar capaciteit. Afhankelijk van het economische scenario bedraagt de vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 tussen de 500.000 en 790.000 vliegtuigbewegingen. Het aantal passagiers varieert van 65 tot 95 miljoen. Ter vergelijking: in 2004 bedroeg het aantal vervoerde passagiers 42,5 miljoen, de vervoerde hoeveelheid vracht 1,4 miljoen ton en het aantal afgewikkelde vliegtuigbewegingen 402.800. In het scenario met de laagste groei zal de vraag naar capaciteit groeien met zo'n 60% (gemeten in passagiers) dan wel 25% (in vliegtuigbewegingen). In het scenario met de hoogste groei verdubbelt de vraag naar capaciteit (gemeten in vliegtuigbewegingen); gemeten in passagiers neemt de vraag zelfs toe met zo'n 135%.

Scenario's Schiphol					
	2003	2020 SE	RC	TM	GE
<b>Economische groei (% p.a.)</b>					
Europa		2.1	1.4	2.5	2.9
Noord Amerika		2.3	2.1	2.9	3.0
Verre Oosten		3.5	2.9	2.6	4.1
<b>Internationale handel (% p.a.)</b>					
Europa		4.5	2.6	4.2	5.4
Noord Amerika		4.7	3.3	5.2	6.3
Verre Oosten		4.9	3.1	3.1	6.0
<b>Prijs luchtvaart (% p.a.)</b>					
Europese routes		0.8	0.0	0.0	-0.6
Intercontinentale routes		0.2	0.0	-0.6 <sup>16</sup>	-0.6
<b>Aantal passagiers (*mln.)</b>					
Europese routes	27	45	40	50	60
Intercontinentale routes	13	25	25	30	35
Origin/Destination (o/d) <sup>17</sup>	24	40	35	45	55
Transfer	16	30	30	35	40
<b>Vracht (mln. ton)</b>					
	1.3	2.5	2.0	2.5	4.0
<b>Vliegtuigbewegingen (x 1.000 p.)</b>					
	393	570	500	650	790
Europese routes	320	430	380	480	590
Intercontinentale routes	73	140	120	150	200

Aangenomen is dat in alle scenario's Schiphol blijft functioneren als hub. Voorts vormt de capaciteit van luchthaven Schiphol in de scenario's geen beperking. In de realiteit kunnen er natuurlijk wel degelijk capaciteitsbeperkingen optreden, bijvoorbeeld in relatie tot de fysieke capaciteit van de luchthaven (terminals, banen), de capaciteit van het luchtruim<sup>18</sup> en/of de luchtverkeersleiding en de milieunormen (onder meer geluidsnormen). Dat betekent dan dat in die situaties de berekende volumes niet bereikt kunnen worden.

<sup>16</sup> Alleen op de Atlantische routes is door hoge concurrentie een prijsdaling verondersteld. Op de overige intercontinentale routes is deze niet verondersteld.

<sup>17</sup> Origin: passagiers die op de desbetreffende luchthaven hun reis (door de lucht) beginnen, ook wel herkomstpassagiers genoemd. Destination: reizigers die op de betreffende luchthaven hun reis (door de lucht) beëindigen, ook wel bestemmingsreizigers genoemd. Transferpassagiers stappen op de bewuste luchthaven over op een ander vliegtuig.

<sup>18</sup> Het Single European Sky initiatief van de Europese Commissie richt zich op het vergroten van de capaciteit in het 'hogere' luchtruim door middel van betere technologieën en beter afgestemde verkeersgeleiding.

# Luchtvaartbeleid in Nederland 3

## DE BUS VAN DE TOEKOMST?

Hoe gewoon is vliegen in 2020? Is het vliegtuig de bus van de toekomst of blijft er iets over van de magie rondom vervoer door de lucht? Een ding is zeker: Nederlanders pakken steeds vaker het vliegtuig. Twintig jaar geleden was een vliegreis naar een exotische bestemming heel bijzonder. Tegenwoordig gaat een groot deel van de Nederlanders aan de andere kant van de wereld op het strand liggen. De afgelopen tien jaar is het aantal intercontinentale vakanties verdubbeld van twee naar vier miljoen. Verschillende deskundigen verwachten dat deze trend doorzet en dat vliegen steeds meer de status krijgt van busvervoer. Volgens Schiphol vliegen Nederlanders gemiddeld eens in de twee jaar. Dit zou een keer per jaar kunnen worden.

Matthias Horx, directeur van een toonaangevend Europees toekomstinstituut, denkt dat de ontwikkelingen in de luchtvaart dezelfde kant op zullen gaan als in de automobielenindustrie. 'Bij vliegen zie je dezelfde utopieën als bij de auto: het moet sneller gaan en individueel zijn.' Horx verwacht echter niet dat de individualisering in de luchtvaart binnen enkele decennia werkelijkheid gaat worden. 'De infrastructuur die voor individueel vliegen nodig is, ontbreekt nog volledig. Je zult iedereen tot piloot moeten opleiden. Bovendien zijn er virtuele snelwegen in de lucht voor nodig, met complexe internationale vluchtgeleidingssystemen. Je zult verticaal opstijgende vliegtuigen moeten hebben, en die zijn nog lang niet rendabel.'<sup>19</sup>

## 3.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk gaat in op het luchtvaartbeleid dat de Rijksoverheid de afgelopen jaren heeft gevoerd. In 3.2 komt het beleid ten aanzien van KLM en Schiphol aan bod. Paragraaf 3.3. gaat in op het beleid ten aanzien van de geluidsbelasting.

## 3.2 BELEID TEN AANZIEN VAN KLM EN SCHIPHOL

De succesvolle ontwikkeling van zowel KLM als Schiphol is het resultaat van jarenlange inspanningen van sector en overheid, gericht op het stimuleren van de luchtvaart als economische activiteit. Voor een klein land als Nederland was het niet eenvoudig om bilaterale overeenkomsten te sluiten. De tegenprestatie die in ruil voor landingsrechten kon worden verleend – landen op Schiphol – was gelet op de relatief kleine thuismarkt immers slechts van beperkte waarde. Toch is het gelukt met zo'n 150 landen afspraken te maken. Aan het begin van de jaren negentig sloot Nederland als een van de eerste Europese landen een open-skiësverdrag met de VS. KLM was de eerste maatschappij die tot nauwe samenwerking met een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij is overgegaan (intensieve *codesharing* met Northwest Airlines). Dit heeft gezorgd voor een grote voorsprong binnen Europa. Deze ontwikkelingen laten zien dat ook een land als Nederland via innovaties in strategie en beleid successen kan boeken.

Het succes van het gevoerde beleid en de sterke groei van zowel het luchtverkeer als ook van de werkgelegenheid op en rondom de luchthaven hebben in tweede instantie geleid tot beleid dat gericht is op het behouden van die positie: het 'mainportbeleid' werd geboren, gericht op het faciliteren en – in mindere mate – geleiden van de ontwikkelingen. In paragraaf 4.2. wordt verder ingegaan op de het economische belang van de mainport.

Luchthavens in Nederland		
Vliegveld	Aantal passagiers (bron, jaar)	Vracht (jaar)
Amsterdam Schiphol	42.500.000 (website Schiphol, 2004)	1.400.000 ton (website, 2004)
Eindhoven Airport	700.000 (NRC, 2004)	649 ton (RPB, 2003)
Enschede Airport Twente	33.000 (RPB, 2003)	0
Groningen Airport Eelde	175.000 (website Eelde, 2003)	0
Lelystad Airport	0	0
Maastricht-Aachen Airport	300.000 (De Lloyd, 2004)	70.550 ton (2004)
Rotterdam Airport	1.200.000 (website Rotterdam Airport, 2004)	44 ton (website, 2004)
Totaal	44.908.000	1.471.250

<sup>19</sup> Bron: De gevleugelde mens, S.I. Rispens, Intermediair 27 november 2003

*Toelichting Dit staatje laat zien dat kwantitatief gezien de regionale vliegvelden in hun huidige vorm nauwelijks een alternatief zijn voor de opvang van de groei van Schiphol: 95% gaat via Schiphol terwijl de capaciteit van regionale velden al grotendeels is afgegrensd (bijvoorbeeld op Rotterdam). Eindhoven kan nog doorgroeien naar zo'n 1,2 miljoen passagiers. Ryanair is gestopt met vliegen vanaf Maastricht en Eelde, hetgeen een indicatie is dat de opties hier beperkt zijn.*

#### ONTVLECHTING

De liberalisering in Europa heeft van de luchtvaart een normale economische sector gemaakt. Dat heeft ertoe geleid dat de vervlechting tussen overheid en sector niet meer houdbaar was. Nauwe samenwerking tussen de maincarrier en 'zijn' overheid wordt dan al snel gezien als belangenverstrengeling. Bovendien wordt luchtvaartbeleid steeds meer een Europese aangelegenheid, waardoor de marges voor bilaterale afspraken afnemen. Een andere belangrijke drijvende kracht is de 'ontvlechting' van de Luchthaven Schiphol. Dit is weliswaar (nog steeds) een bedrijf waarvan de aandelen voor 100% in handen van overheden zijn, maar dat middels een NV-status al eerder op afstand was gezet. De overheid geeft daarbij ruimte voor ondernemersactiviteiten: specifiek doet zij dit door de randvoorwaarden met betrekking tot geluidsbelasting, externe veiligheid en emissie van schadelijke stoffen te bepalen. De overheid weegt hierbij het belang van de sector mee, maar gaat daarbij nadrukkelijk niet meer 'op de stoel van de ondernemer' zitten. Wel is daarvoor van belang dat de overheid begrijpt hoe de spelregels in de marktsector luiden en hoe daar de verhoudingen zijn. Een sterke markt vereist ook hier een sterke en deskundige overheid. De sector dient binnen deze randvoorwaarden te blijven en kan daarbinnen zijn business optimaliseren. De overheid controleert of de randvoorwaarden niet worden overschreden en legt zonodig sancties op. De ontvlechting is daarmee een feit, al kan een en ander nog wel worden gezien als een leertraject. KLM werd op die manier een 'gewone' luchtvaartmaatschappij, Schiphol (bijna) een 'gewoon' bedrijf.

#### DUBBELDOELSTELLING: ECONOMIE EN MILIEU

De enorme toename van het aantal passagiers op Schiphol leidde niet alleen tot capaciteitsknelpunten op de luchthaven zelf maar ook tot congestie op de toelieferende weginfrastructuur. De noodzakelijke infrastructuuruitbreidingen en de toenemende geluidsbelasting leiden op hun beurt tot steeds meer weerstand vanuit de omgeving en de milieubeweging. Om grenzen aan de groei te stellen besloot de overheid in de PKB van 1995 tot een volumebeperking van de groei tot maximaal 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht per jaar. Gaandeweg drong het besef door dat met een dergelijke doelstelling de sector weinig prikkels tot innovatie zouden worden gegeven. In 2002 zijn deze volumegrenzen daarom losgelaten en is met een ingewikkeld nieuw normenstelsel getracht milieu en economie met elkaar te verzoenen. Zoals ook in de volgende paragraaf zal worden beschreven, leidt ook dit stelsel nu eerder dan verwacht en bij een lager dan verwacht volume tot knelpunten. Daarbij is het centrale probleem, dat dit niet komt door de toename van de geluidshinder (want die is *overall* juist afgenomen), maar door het rigide handhavingssysteem (dat op theoretische berekeningen in plaats van op feitelijke metingen berust).

#### ALLIANTIE AIR FRANCE/KLM

KLM beseftte als één van de eerste carriers dat op termijn alleen met een sterke partner voldoende schaalgrootheid zou kunnen worden bereikt en dat nationale gevoelens de continuïteit van de onderneming niet in de weg mogen staan. Uiteindelijk werd het Air France die KLM overnam. Gelet op het economisch belang van KLM en Schiphol voor de Nederlandse economie, was het voor Nederland noodzakelijk om een aantal voorwaarden overeen te komen. Het angstscenario was immers dat Air France al snel al het verkeer richting Parijs zou trekken waardoor Schiphol zou 'leegbloeden'. Hiermee zou niet alleen veel werkgelegenheid verloren gaan, maar door het wegvallen van intercontinentale verbindingen zou ook de aantrekkelijkheid van de Randstad als vestigingsplaats ernstig worden aangetast. In intensieve onderhandelingen is vastgelegd dat de combinatie gedurende de eerste vijf jaar garandeert dat zij in ieder geval 42 intercontinentale sleutelbestemmingen vanaf Schiphol blijft bedienen. Het in de markt houden van KLM als merknaam (inclusief hoofdkantoor in Amstelveen) is voor 8 jaar gegarandeerd. Bovendien zijn garanties ingebouwd waardoor KLM voldoende Nederlands van karakter blijft (in juridische zin) zodat alle met derde landen overeengekomen bilaterale verdragen met betrekking tot landingsrechten van kracht kunnen blijven. De positie van Schiphol is hiermee voor de korte termijn gegarandeerd. In de praktijk blijkt de alliantie juist positief uit te pakken en zijn er naar verluidt zelfs plannen om de operaties vanaf Schiphol fors uit te breiden, althans voorzover de milieurestricties dat toelaten. Voor de langere termijn is het uiteraard moeilijk voorspellingen te doen.

De belangen van Schiphol en KLM lopen door de recente ontwikkelingen niet meer volledig parallel. KLM heeft behoefte aan veel extra capaciteit voor de beoogde groei binnen de alliantie, zeker ook in de pieken. Gezien het belang van KLM voor Schiphol kan de luchthaven ervoor kiezen om dit te faciliteren. De toekomst van het netwerk van KLM binnen de alliantie Air France/KLM is op lange termijn echter geen uitgemaakte zaak. Gelet op de risicospreiding kan het daarom voor de luchthaven aantrekkelijk zijn, om meer dan voorheen ook andere maatschappijen te faciliteren, bijvoorbeeld Singapore Airlines. Zo wordt er ook een nieuwe pier aangelegd die speciaal is bestemd voor low cost carriers, waardoor het voor deze carriers aantrekkelijker en goedkoper wordt op Schiphol. Schiphol staat zo voor een strategische keuze: of primair hub zijn voor de maincarrier of zoveel mogelijk partijen accommoderen.

#### PRIVATISERING SCHIPHOL

Al jarenlang bestaan er plannen om Schiphol te privatiseren. Het naar de beurs brengen van een minderheid van de aandelen past in het streven om van Schiphol een gewoon bedrijf te maken, dat in de internationale concurrentiestrijd voldoende armslag heeft. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft het kabinet geadviseerd over zijn voornemen voor de privatisering van Schiphol.

#### SECOND OPINION 'BEHOUD DE MEERDERHEID'

De Raad heeft in de zomer van 2004 geadviseerd om een deel van de aandelen te privatiseren (middels een beuresnotering), maar de meerderheid te behouden. Alle publieke belangen rond Luchthaven Schiphol kunnen effectief via wet- en regelgeving worden geborgd. Dit geldt echter niet voor de voor Nederland zo belangrijke mainportfunctie. Het meerderheidsbelang is dan een stok achter de deur. Ook kan Schiphol op die manier afdoende worden beschermd tegen vijandelijke overnames. Tot slot is de Raad van mening dat in geval van ontevredenheid over het beleid van de exploitant, waardoor in de ogen van de overheid de mainportfunctie in gevaar komt, het intrekken van de exploitatievergunning slechts op papier een laatste redmiddel is. In de praktijk zal dit middel immers niet toegepast kunnen worden zonder dat zware schade ontstaat aan imago en daarmee ook continuïteit van de luchthaven. Daarmee is het middel in de praktijk niet effectief, zij het dat het gedrag van het zittende management er tot op zekere hoogte wel door gedisciplineerd kan worden. De overheid moet dan ook de meerderheid behouden, om op die manier de mainportfunctie te kunnen beschermen. Gedeeltelijke privatisering biedt Schiphol bovendien voldoende strategische ruimte om zich internationaal optimaal te kunnen positioneren.

#### LUCHTHAVENPLANNING

Gelet op de verwachte groei van de luchtvaart en het (economische) belang dat daaraan wordt toegekend, staat bij luchthavenplanning de vraag centraal of, hoe en waar de extra vraag naar capaciteit kan worden geacommodeerd. Daarbij worden uiteraard de effecten op de omgeving (milieu-effecten, ruimtebeslag) betrokken. In het verleden heeft dit proces een aantal keren gespeeld. Aanleiding daarvoor waren steeds hoge groeiprognoses voor de luchtvaart.

Zo speelde in het begin van de jaren zeventig de TNL-studie, rond 1980 het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, rond 1990 het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (resultierend in de 5<sup>e</sup> baan) en eind jaren '90 het TNLI-proces (Toekomstige Nationale Luchthaven Infrastructuur). Als uitvloeisel daarvan is onder meer gestudeerd op de aanleg van een luchthaven in de Noordzee (zie kader). Middels een 'business case' heeft de sector in 2001 plannen voor een 6<sup>e</sup> en 7<sup>e</sup> baan gepresenteerd, waarin het knelpunt van de piekcapaciteit centraal staat. Steeds werd gezocht naar oplossingen voor gebleken discrepanties tussen de prognoses voor de vraag naar capaciteit en het aanbod daarvan. Het onderhavige advies van de Raad is het volgende in deze reeks. De urgentie is er echter niet minder op geworden.

#### FLYLAND

In 1995 besloot het kabinet tot de aanleg van een vijfde baan op Schiphol. Tevens werd duidelijk dat er ook met de vijfde baan een einde zou komen aan de groei en dat de mogelijkheden om in de Haarlemmermeerpolder verder uit te breiden ruimtelijk en maatschappelijk beperkt zijn. Het project Toekomst Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) moest duidelijkheid geven over de vraag hoe het verder zou moeten na de vijfde baan. Op basis van de Perspectieven Nota TNLI gingen verschillende partijen in 1997 met elkaar in discussie. Uitkomst was dat een meerderheid voorstander was van groei onder voorwaarden. In 1998 heeft TNLI onderzocht wat de groeimogelijkheden zijn op vier locaties: Schiphol, Flevoland, de Maasvlakte en de Noordzee. De Maasvlakte en Flevoland vielen om milieuredenen af. In 1999 is in de kabinetsnota 'Toekomst Nationale luchthaven' vastgelegd dat de groei op middellange en lange termijn op Schiphol moet plaatsvinden. Gezien de vele onzekerheden is besloten een luchthaven in zee voorlopig niet als serieuze optie te zien. In 2001 is wel het studieprogramma Flyland gestart. Na de afronding van de eerste fase is het programma stopgezet, omdat door wereldwijde ontwikkelingen op dat moment de groei van de luchtvaart was afgevlakt. Ook budgettaire redenen zullen hierbij een rol hebben gespeeld. Kortom: korte termijn-denken bij het vinden van een lange termijn-oplossing?

<sup>20</sup> De luchtvaartsector dient daartoe 'scenario's' in waarin men aangeeft hoeveel vliegtuigen van welke types (met bijbehorende geluidskenners) men over enkele jaren verwacht en op welke momenten van de dag en langs welke routes deze zullen aanvliegen. De overheid beoordeelt vervolgens of deze scenario's passen binnen de normen van het stelsel.

<sup>21</sup> De zogenaamde overgangsbepalingen naar dit stelsel zijn:

- Binnen de 35 Ke-contour mogen ten hoogste 10.000 woningen liggen.
- Binnen de 20 Ke-contour dient het aantal ernstig gehinderden aanzienlijk kleiner te zijn dan het aantal gehinderden binnen dezelfde contour in 1990. Binnen deze contour mogen ten hoogste 45.000 mensen ernstige hinder ondervinden.
- Binnen de 26 dB(A) Laeq-nachtcontour mogen ten hoogste 10.100 woningen liggen.
- Binnen de 20 dB(A) Laeq-nachtcontour dient het aantal mensen dat slaapverstoringen ondervindt aanzienlijk kleiner te zijn dan het aantal mensen dat slaapverstoringen ondervond binnen dezelfde contour in 1990. Binnen deze contour mogen ten hoogste 39.000 mensen slaapverstoring ondervinden.

### 3.3 GELUIDSNORMERING

De geluidsbelasting door de vliegtuigen die op Schiphol landen en opstijgen heeft door de jaren heen veel maatschappelijke en politieke aandacht gekregen. Deze aandacht heeft zich vertaald in een stelsel waarbij de overheid normen stelt aan de geluidsbelasting die mag worden veroorzaakt. De handhaving van de geluidsbelasting vindt plaats volgens een complex stelsel dat geheel is gebaseerd op berekeningen. Het geluid wordt weliswaar op verschillende plaatsen gemeten, maar in de handhaving spelen deze metingen geen rol. Het stelsel werkt als volgt.

Jaren vooruit wordt mede op basis van de wensen en verwachtingen<sup>20</sup> van de luchtvaartsector berekend hoeveel geluidsbelasting in de verschillende handhavingspunten (daarvan zijn er nu 35) maximaal mag worden geproduceerd zodat de in het Luchthavenverkeersbesluit gestelde randvoorwaarden niet worden overschreden<sup>21</sup>. Binnen de aldus wettelijk vastgelegde gebruiksruimte voor geluid – en ook voor baan- en routegebruik, externe veiligheid en de uitstoot van stoffen – mag de exploitant van de luchthaven Schiphol, in samenwerking met de luchtvaartmaatschappijen en de Luchtverkeersleiding Nederland, het gebruik van de luchthaven optimaliseren. Via berekeningen achteraf wordt vervolgens gecontroleerd of de geluidsbelasting binnen de normen is gebleven. Hiervoor worden gedetailleerde gegevens van de in dat jaar daadwerkelijk uitgevoerde vluchten als input genomen. Voor elke vliegtuigbeweging wordt onder meer het vliegtuigtype, het daadwerkelijk gewicht, het tijdstip en de gevolgde route in het model ingevoerd. Bij overschrijding van de geluidsnormen kan de Inspectie Verkeer en Waterstaat sancties opleggen.

Verder kent het stelsel ook fysieke zones zoals de veiligheidssloopzone, de geluidssloopzone en een zone met een Persoonlijk Risico (externe veiligheid) van  $10^{-6}$ /jaar<sup>22</sup>. Voor deze gebieden die in omvang relatief beperkt zijn en zich vooral in het verlengde van de landingsbanen bevinden, gelden strenge restricties wat betreft gebruik. Binnen de ruimere 35 Ke-contour gleden ook restricties: hier mogen geen nieuwe woningen en andere activiteiten komen. In de Nota Ruimte is zelfs als beleid geformuleerd dat dit ook gaat gelden voor de 20 Ke-zone. Dit is een flinke uitbreiding, waarmee het kabinet zowel de verslechtering van de externe veiligheid als het aantal getroffen door geluidshinder wil beperken.

In 2003 is op Schiphol de 5<sup>e</sup> baan in gebruik genomen: de 'Polderbaan'. Deze was bedoeld om meer vliegtuigbewegingen af te kunnen wikkelen terwijl tegelijkertijd minder geluidsbelasting zou worden gerealiseerd. Bij de ingebruikname van de Polderbaan is een nieuw stelsel van kracht geworden. Voorts is er bij de stelselherziening in verband met de ingebruikname van de Polderbaan een overstap gemaakt naar een nieuwe rekeneenheid die ook door de EU wordt voorgeschreven, de Lden (day-evening-night) en Lnight. Bij deze overgang is als voorwaarde gesteld dat op zijn minst een gelijkwaardig beschermingsniveau met wat er in de PKB was vastgelegd wordt gegarandeerd. Daarbij is er een verschil tussen gelijkwaardig en gelijk. Het nieuwe stelsel is als 'gelijkwaardig' ontworpen, maar 'gelijkheid' kan niet worden gegarandeerd. Er zijn plekken in de omgeving waar meer of juist minder geluidsbelasting optreedt. Dit heeft te maken met de ingebruikname van de nieuwe Polderbaan. Uit enquêtes blijkt ook dat veel omwonenden meer hinder zeggen te ervaren dan vóór de stelselherziening. Er zijn ook meer klachten. Dit zijn vaak andere bewoners dan vóór de ingebruikname van de Polderbaan. Daar staat tegenover dat veel bewoners die vroeger hinder ondervonden, deze nu juist minder ervaren. Het aantal klachten en het aantal klagers ziet er als volgt uit:

Klagers en klachten over geluidsoverlast rond schiphol		
	Klachten	Klagers
2001	Ca. 171.000	Ca. 9.900
2002	Ca. 145.000	Ca. 9.800
2003	Ca. 280.000	Ca. 12.000
2004	Ca. 714.000	Ca. 11.000

Bij de Polderbaan deden zich in 2004 problemen voor wanneer er vanaf die baan en de parallel gelegen Zwanenburgbaan gelijktijdig werd gestart. Er zijn situaties voorgekomen waarbij vliegtuigen elkaar naar het oordeel van de luchtverkeersleiding te dicht naderden. Om dat te voorkomen worden vliegtuigen nu vanaf het verlaten van de startbaan uit elkaar gestuurd, waardoor echter de geluidshandhavingpunten die vlakbij gelegen zijn, meer worden belast dan verwacht. Daardoor zorgen die punten nu voor een extra rem op de capaciteit. Hier is dus sprake van een dilemma tussen milieu (geluid), capaciteit en veiligheid.

<sup>22</sup> Hiermee wordt bedoeld dat het risico dat een individu loopt om te overlijden aan de gevolgen van een ongeval met een vliegtuig (waarbij hijzelf geen inzittende is) niet groter mag zijn 1 op 1.000.000 per jaar.

#### CAPACITEIT LUCHTHAVEN SCHIPHOL

Bij de ingebruikname van de Polderbaan in 2003 werd nog uitgegaan van een totale jaarlijkse capaciteit van 625.000 vliegtuigbewegingen met het huidige vijf-banenstelsel (in 2010) passend binnen de normen voor resp. geluid en externe veiligheid. Zoals hiervoor is aangegeven, zijn daarbij de vooronderstellingen van groot belang: 'hoeveel vliegtuigen van welke types vliegen op welk moment van de dag langs welke routes?' Het is daarom moeilijk om te spreken over dé capaciteit van Schiphol: de vooronderstellingen zijn daarbij cruciaal. Het CPB ging er in 2002 van uit dat – afhankelijk van het economische scenario, en daarmee variërend de mate waarin de vloot jaarlijks stiller wordt, er in 2010 tussen de 550.000 en 675.000 vliegtuigbewegingen zouden kunnen worden afgewikkeld.

Het NLR heeft in de MER van 2004 berekend dat de maximale capaciteit in 2005 gezien vanuit de geluidsgrenzen (onder bepaalde vooronderstellingen) 507.000 vliegtuigbewegingen bedraagt; in 2010 bedraagt de capaciteit 496.000 vliegtuigbewegingen. Vliegtuigen worden weliswaar stiller maar ook groter waardoor ze weer meer geluid produceren. Als alleen naar de externe veiligheid wordt gekeken zouden er in 2010 625.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn. Opvallend is dat luchthaven Schiphol thans zelf lagere capaciteitscijfers voor 2005 hanteert: ten gevolge van de hoger dan verwachte belasting van enkele handhavingpunten zou de capaciteit zelfs blijven steken op 450.000 vliegtuigbewegingen.

#### ONTWIKKELING GELUIDSBELASTING

Vooraf dankzij de stiller geworden vliegtuigen is de oppervlakte van de 20 Ke-zone tussen 1990 en 2000 gekrompen van 684 km<sup>2</sup> naar 367 km<sup>2</sup>; de 35 Ke-zone is verkleind van 123 km<sup>2</sup> naar 100 km<sup>2</sup>. Zoals hiervoor is opgemerkt mogen zich binnen de 35 Ke-contour ten hoogste 10.000 woningen bevinden. Hierbij wordt uitgegaan van het woningbestand van 1990. Later bijgebouwde woningen tellen in verband met de vergelijkbaarheid niet mee. Het volgende overzicht geeft de ontwikkeling van het aantal woningen binnen de 20, 35 en de 45 Ke-contour weer.

Aantal woningen binnen Ke-contouren Schiphol; woningbestand 1990			
Jaar	20 Ke	35 Ke	45 Ke
1995	249.611	17.097	3.406
1998	99.271	10.199	3.289
2001	83.314	9.670	2.476
2003	77.897	9.107	844
2004	48.540	5.925	759

Duidelijk blijkt dat het aantal woningen binnen de verschillende zones spectaculair is gedaald. Hierbij moet wel worden aangetekend dat alleen woningen die in het bestand van 1990 zijn opgenomen, zijn meegeteld. Uit berekeningen van het RIVM blijkt juist dat het aantal bewoners van de 20 Ke-zone tussen 1990 en 2002 met 10% is toegenomen tot zo'n 201.000. Hieruit mag worden afgeleid dat ook

het aantal nieuwe woningen is toegenomen. Het aantal bewoners van de zogenaamde beperkingenzone, die volgens het Luchthavenindelingsbesluit samenvalt met de 35 Ke-zone, zou volgens het RIVM in dezelfde periode met 5% zijn toegenomen tot bijna 49.000.

In de Nota Ruimte (2005) wordt de zone waarin geen woningen mogen worden gebouwd, uitgebreid. Volgens de Nota mogen binnen de 20 Ke-contour uit oogpunt van geluid en veiligheid geen nieuwe woningbouwlocaties meer worden ontwikkeld. Voor drie gebieden die (deels) buiten deze contour liggen, geldt deze bouwbeperking ook: Hoofddorp-West, Legmeerpolder en Noordwijkerhout. Uiterlijk in december 2006 wordt bezien of de bouwbeperking in deze drie gebieden kan vervallen. Dit heeft te maken met het feit dat deze locaties gelegen zijn onder intensief gebruikte vliegroutes. Deze maatregel gaat ten koste van 11.500 woningen die nog zouden worden gebouwd. De bewuste gebieden werden door de provincie en betrokken gemeenten juist onlangs aangewezen als bovenregionale woningbouwlocaties.

#### BEREKENEN VERSUS METEN

De daadwerkelijke geluidsbelasting ten behoeve van de zonering en de handhaving wordt niet gemeten. Dit is door de overheid en door Schiphol lange tijd als niet haalbaar bestempeld. Inmiddels zijn bewoners verenigd in de Stichting Geluidsnet zelf begonnen met het opzetten van een experimenteel meetnet. Ook enkele gemeenten in de regio participeren daarin. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de toerekenbaarheid: hoe zorg je ervoor dat zeker is dat het gemeten geluid afkomstig is van vliegtuigen (en bijvoorbeeld niet van passerende brommers). Dit is van belang om geluidsmetingen te zijner tijd een plaats in de handhaving te kunnen geven.

Op verzoek van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat onderzoekt nu ook de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid ('Commissie Eversdijk') op welke manier geluidsmetingen een rol kunnen spelen bij de handhaving. De Commissie heeft inmiddels in een tussenrapportage bevestigd, dat gemeten geluidsbelasting in de meeste gevallen tot hogere waarden zal leiden dan de tot nu berekende waarden<sup>23</sup>. Ook wordt aandacht besteed aan de geluidsbelasting in het 'buiten-gebied' en aan de vraag of en hoe de belasting daar kan worden bewaakt.

#### EVALUATIE WETGEVING

In verband met de ingebruikname van de Polderbaan zijn op 20 februari 2003 de Schipholwet en de Luchthavenbesluiten van kracht geworden. Het besluit voor de nieuwe baan en de milieugrenzen waren in 1995 al vastgelegd in een Planologische Kernbeslissing (PKB). De Schipholwet moest bescherming bieden die gelijkwaardig is aan de milieunormen van de PKB. Daartoe zijn in de MER Schiphol 2003 toetsen uitgevoerd. Toch was er zorg of de bescherming in de praktijk wel goed zou zijn, met andere woorden of de gelijkwaardigheid met de PKB wel wordt waargemaakt. De Eerste Kamer heeft deze zorg verwoord in een motie, de 'motie Baarda'. Deze motie beoogt te toetsen of de beoogde bescher-

<sup>23</sup> Volgens de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid en de Luchthaven Schiphol heeft dit echter niet geleid tot een te hoog aantal vliegtuigbewegingen omdat zowel de normering als de berekeningen zijn uitgevoerd met hetzelfde (reken)model.

ming, zoals vastgelegd in de Schipholwet, ook daadwerkelijk wordt geboden. De uitvoering van de motie Baarda c.s. dient vóór 20 februari 2006 te zijn afgerond.

Als onderdeel van de evaluatie kunnen tot 1 juli 2005 zogenaamde verbetervoorstellen worden ingediend, die in het vervolgtraject worden meegenomen. Een onafhankelijke commissie bewaakt het zorgvuldig verloop van de evaluatie.

#### KNELPUNTEN TEN AANZIEN VAN HET GELUIDSVRAAGSTUK, BEZIEN VANUIT DE SECTOR:

- Grenzen zijn niet flexibel, er is onvoldoende capaciteit
- Onafhankelijk baangebruik (parallel vliegen) is niet mogelijk binnen grenswaarden
- Grenswaarden zijn discutabel
- Veel klachten vanuit nieuwe gebieden
- Benefits luchthaven worden door omgeving onvoldoende erkend (perceptie)
- Het nastreven van de dubbeldoelstelling (economie èn milieu)

#### KNELPUNTEN BEZIEN VANUIT DE OVERHEID (V&W, VROM, TWEEDE KAMER):

- Is het nieuwe stelsel gelijkwaardig en effectief
- Meten versus rekenen
- Ruimtelijke ordening
- Handhaving buitengebied
- Geluidsisolatie/slaapverstoring
- Het nastreven van de dubbeldoelstelling (economie èn milieu)

#### KNELPUNTEN BEZIEN VANUIT DE OMGEVING:

- Onvolledige informatie
- Meten versus berekenen
- Sector is onbetrouwbaar
- Milieuwinst komt alleen ten goede aan sector
- Sector krijgt altijd zijn zin

Bron: Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)



# Publieke belangen 4



## 4.1 INLEIDING

Er zijn verschillende belangen gekoppeld aan de luchtvaart en daarmee aan Luchthaven Schiphol. Ten eerste is er de betekenis voor de regionale en nationale economie. Zo draagt goede bereikbaarheid door de lucht bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor ondernemingen in de dienstensector, transport en logistiek. Ook trekt goede bereikbaarheid door de lucht toeristen aan en genereren vliegvelden veel werkgelegenheid. Een prettige leefomgeving en de gezondheid van mensen zijn belangen die kunnen conflicteren met het economische belang. Groei van de luchthaven is goed voor de economie, maar kan de kwaliteit van leven en de gezondheid van mensen aantasten. Een derde belang is de verdeling van de ruimte: verschillende activiteiten, zoals wonen, werken en vliegen nemen ruimte in beslag. In Nederland en met name de Randstad is ruimte echter schaars, zodat keuzes moeten worden gemaakt. In dit hoofdstuk worden de verschillende belangen nader geanalyseerd.

Belangen zijn **maatschappelijke belangen** als hun behartiging voor de samenleving als geheel gewenst is. **Publieke belangen** zijn die maatschappelijke belangen, die zonder structurele behartiging door de overheid niet goed tot hun recht komen<sup>24</sup>. Het is dan ook van belang deze vooraf goed te definiëren, aangezien interventies van de overheid hierop zijn gebaseerd. In die zin vormen milieu en externe veiligheid publieke belangen, omdat het voor de hand ligt dat deze zonder ingrijpen van de overheid onvoldoende worden gewaarborgd in het vrije krachtenspel op de markt. Ook het economische belang kan een publiek belang worden, zodra de economische ontwikkeling op ingrijpende wijze in gevaar komt. De vraag is wanneer dat ten aanzien van Schiphol precies het geval is. Duidelijk is dat de netwerkqualiteit van groot belang is voor de aansluiting op de ontwikkelingen in de wereld, voor de internationale uitstraling, het vestigingsklimaat en daarmee ook voor de werkgelegenheid.

Een ander publiek belang, waarop in dit advies verder niet zal worden ingegaan, is het voorkomen van misbruik van marktmacht. Om eventueel misbruik van marktmacht door monopolisten zoals een luchthaven – maar ook door de luchtverkeersleiding – te voorkomen, is onder meer sectorspecifieke regulering nodig alsmede toezicht daarop.

### DEFINITIE MAINPORT (IN DE LUCHTVAART)

Een luchthaven is volgens de Raad een mainport, als die de status van primaire hubluchthaven heeft en de thuishaven van een grote alliantie is, en daardoor een kwalitatief hoogwaardig intermodaal knooppunt van nationaal, Europees en intercontinentaal personen- en goederenvervoer vormt. Hiermee vervult de mainport een essentiële ondersteunende rol voor het functioneren van de Nederlandse economie.

<sup>24</sup> Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, Het borgen van publiek belang, 2000

## 4.2 ECONOMIE

De economische betekenis van de luchtvaart leidt al jaren tot verhitte discussie. Om de gedachten te ordenen wordt een aantal onderwerpen aan de orde gesteld:

- Welke betekenis heeft Schiphol voor de Nederlandse economie?
- Welke directe gevolgen hebben restricties op de ontwikkeling van de luchtvaart voor de ontwikkeling van het netwerk op Schiphol?
- Welke gevolgen hebben restricties op de ontwikkeling van de luchtvaart voor de Nederlandse concurrentiepositie?

### 4.2.1 DE ECONOMISCHE BETEKENIS VAN SCHIPHOL

De economische betekenis bestaat uit verschillende aspecten

#### ■ Toegevoegde waarde

Uit een onderzoek van Regioplan uit 2004 in opdracht van de gemeente Amsterdam blijkt dat de toegevoegde waarde van economische activiteiten op Schiphol ongeveer 8 miljard Euro bedraagt. Dit komt neer op 1,8% van de Nederlandse, 11% van de Noord-Hollandse economie en 20% van de Groot-Amsterdamse economie. Een groei van de luchtvaart met 1% leidt volgens onderzoeksbureau Nyfer tot gemiddeld 0,17% extra economische groei in de regio.

#### ■ Directe en indirecte werkgelegenheid

Directe werkgelegenheid is werkgelegenheid die direct met de afhandeling van het luchtverkeer is gemoeid. In 2003 bedroeg de directe werkgelegenheid op Schiphol 57.000 arbeidsplaatsen. Het schatten van de indirecte werkgelegenheid is moeilijker. Het gaat hierbij enerzijds om de toeleveranciers aan de luchthavensector (zoals bouw, catering en schoonmaak: het achterwaarts effect) en anderzijds om de werkgelegenheid die het gevolg is van de verbetering van het vestigingsklimaat. Dit heeft te maken met de netwerkqualiteit die de luchthaven kan bieden en de daarmee gepaard gaande kostenvoordelen en imago-effecten (het voorwaarts effect). Dit trekt bijvoorbeeld hoofdkantoren van internationaal opererende bedrijven en distributiecentra aan, die grote voordelen hebben bij vestiging in de buurt van een hub. De provincie Noord-Holland gaat voor beide indirecte effecten samen uit van 59.000 banen in 2003. Deze banen zijn vooral te vinden in de zakelijke dienstverlening, de transportsector en de toeristische sector.

#### ■ Het belang van de luchthaven als vestigingsplaatsfactor

Nederland huisvest enkele sterk internationaal concurrerende clusters<sup>25</sup>:

1. Service clusters, waaronder financiële diensten, uitgeverijen, ICT, rechtskundige diensten, reclamebureaus, Europese Distributie Centra en toerisme.
2. Agro-business clusters: agrarisch, bio-technologie, voedselverwerkende industrie, bloemen en sierteelt.
3. Techno-industriële clusters: life sciences, chemie, electronica.

De aanwezigheid van Schiphol blijkt voor veel internationale bedrijven een belangrijke reden te zijn geweest om zich in Nederland te vestigen<sup>26</sup>. Een hoge kwaliteit aan internationale verbindingen verlaagt de transportkosten van deze bedrijven<sup>27</sup>. Ook de 'gemaksfactor' van directe verbindingen speelt hierbij een belangrijke rol. 31% van de buitenlandse bedrijven geeft aan dat de nabijheid van Schiphol de belangrijkste locatiefactor is; 15% noemt de internationale bereikbaarheid als belangrijkste factor. Dit zijn tevens de twee hoogst scorende factoren<sup>28</sup>. Internationale bedrijven noemen voorts de vreemde-talenkennis van arbeidskrachten vaak als reden om zich in de buurt van Amsterdam te vestigen. In 2003 werkten er volgens de gemeente Amsterdam 27.000 mensen in de hoofdstad en omgeving bij een buitenlands bedrijf.

Hoewel voor veel 'regionale' en 'nationale' bedrijven in de regio Schiphol de luchthaven oorspronkelijk geen reden vormde om zich in die regio te vestigen, is ook voor hen de nabijheid van de luchthaven en de daarmee samenhangende bedrijvigheid en het vervoersnetwerk een economische factor geworden. De betekenis van de luchthaven is dus veelzijdiger dan alleen die van pullfactor voor nieuwe bedrijven op zoek naar een nieuwe locatie.

In recent onderzoek<sup>29</sup> is vastgesteld dat de Randstad in vergelijking met 10 concurrerende regio's een gemiddelde afhankelijkheid kent tussen luchtvaart en economie. Voor de werkgelegenheidsgroei is de afhankelijkheid echter bovengemiddeld. Conclusie is dat de Randstad nog niet 'ready for take-off' is. Voorgesteld wordt onder meer de mainport uit te bouwen tot een knooppunt waartoe een breed scala aan internationale bedrijvigheid zich aangetrokken voelt (van onderzoek tot toerisme). Deze bedrijvigheid – gevestigd rond Schiphol (Zuidas, Haarlemmermeer) – zal via uitstraling helpen de regio verder te ontwikkelen.

#### PASSAGIERS EN WERKGELEGENHEID

Onderzoeksbureau York Aviation stelt op basis van een analyse van 25 Europese luchthavens dat elke miljoen passagiers gemiddeld 950 directe banen oplevert. Voor Schiphol betekent dit dat de 41 miljoen passagiers in 2003 39.000 banen op de luchthaven zouden creëren. In werkelijkheid bedroeg de werkgelegenheid ruim 57.000. De hoge score van Schiphol houdt verband met het grote aantal deeltijdwerkers en de relatief sterke positie van Schiphol als vrachtluchthaven. Volgens Nyfer betekent een miljoen passagiers 8.600 indirecte arbeidsplaatsen. Voor Schiphol zou dit 350.000 banen betekenen. Door congestie op de wegen, het ruimtegebrek rond Schiphol en het bovengemiddelde aandeel van transfervervoer valt het werkelijke aantal banen echter veel lager uit. De provincie Noord-Holland gaat uit van 59.000 indirecte banen.

<sup>26</sup> Nyfer, 2000 en KPMG, 1996

<sup>27</sup> Stratagem e.a., 2004

<sup>28</sup> Buck Consultants International, 2004

<sup>29</sup> Randstad: 'Ready for take-off?' in opdracht van Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Gemeente Amsterdam, Gemeente Haarlemmermeer en Gemeente Almere, 2004

<sup>25</sup> Ministerie van Economische Zaken, 2002 en Nyfer, 2002

#### 4.2.2 GEVOLGEN VAN RESTRICTIES VOOR DE ONTWIKKELING VAN HET NETWERK

Uit het bovenstaande blijkt dat Schiphol van groot belang is voor de regionale en ook nationale economie. Het is dan ook relevant om te analyseren welke gevolgen ontstaan door restrictieve maatregelen met het oog op de milieu-effecten: wat betekent beperking van de groei voor de ontwikkeling van de hub? De volgende elementen spelen een rol bij de afwegingen die naar alle waarschijnlijkheid door actoren zullen worden gemaakt:

- **Padafhankelijkheid:** Volgens Nyfer zullen luchtvaartmaatschappijen in het geval van capaciteitsbeperkingen niet direct vertrekken, aangezien aan een verplaatsing hoge kosten zijn verbonden. Er is sprake van padafhankelijkheid. Dit betekent dat investeringen die gekoppeld zijn aan een bepaalde vestigingsplaats, bedrijven zullen weerhouden van een verplaatsing. Bij fusies, overnames of uitbreiding/inkrimping behoort heroverweging daarvan op korte termijn uiteraard wel tot de mogelijkheden. Door blijvende capaciteitsbeperking terwijl de markt groeit, zullen bedrijven op de langere termijn in hun afweging toch kiezen voor verplaatsing indien hun primaire proces negatief wordt beïnvloed.
- **Capaciteitsproblemen elders:** Ook op andere Europese luchthavens spelen capaciteitsproblemen, hoewel die al besloten hebben tot maatregelen of voorlopig nog vooruit kunnen (Charles de Gaulle). Luchtvaartmaatschappijen hebben dus beperkte mogelijkheden om grote delen van hun netwerk te verplaatsen. De overname van KLM door Air France heeft het risico voor verplaatsing van bestemmingen wel vergroot. De eerste paar jaar zijn er garanties voor het behoud van activiteiten op Schiphol maar daarna ligt het speelveld open.
- **Transferverkeer:** Uit een onderzoek van onderzoeksbureau KMPG-BEA uit 1997 blijkt dat zonder transferpassagiers 80% procent van de KLM-routes niet kan worden behouden. Het netwerk zou zich dan beperken tot een twintigtal grote Europese bestemmingen en een incidentele bestemming in andere delen van de wereld. Hier is echter de vraag aan de orde of een restrictie op de groei van het verkeer leidt tot het wegvallen van bijvoorbeeld transferverkeer. Dat is op termijn niet uit te sluiten wanneer die restricties leiden tot zodanige beperkingen, dat ten opzichte van concurrenten veel minder schaalvoordelen kunnen worden bereikt, waardoor de concurrentiepositie verslechtert. Daarbij zijn dus de ontwikkelingsmogelijkheden van de concurrenten van groot belang.
- **Afnemende meeropbrengsten:** Volgens het CPB is het aannemelijk dat bij extra groei van het huidige netwerk vanaf Schiphol sprake zal zijn van afnemende meeropbrengsten voor de Nederlandse economie. Extra bestemmingen zullen een toegevoegde waarde hebben, maar niet alle bestemmingen hebben een even grote betekenis. Een uitbreiding van 7 naar 8 vluchten per dag zal in termen van flexibiliteit minder toevoegen dan een uitbreiding van 1 naar 2 vluchten per dag. De markt bepaalt echter wat de realiteit zal zijn: op een bepaalde lijn zal uitbreiding van bijvoorbeeld zeven naar acht frequenties plaatsvinden zolang de bezettingsgraad rendabel is (en andersom). Daarom moet het begrip afnemende meeropbrengsten worden gedifferentieerd naar de nationale economie en de betekenis voor de ontwikkeling van het netwerk en de luchtvaartmaatschappij.

#### REACTIES BIJ OPTREDENDE CAPACITEITSKNELPUNTEN

Wanneer de vraag naar capaciteit op Schiphol sneller groeit dan de beschikbare capaciteit, zullen daardoor zonder aanvullende investeringen op termijn knelpunten ontstaan. Een steeds groter deel van de totale vraag zal niet meer kunnen worden geaccommodeerd en moet uitwijken naar andere luchthavens. Dat is natuurlijk alleen mogelijk indien op naburige luchthavens voldoende capaciteit beschikbaar is om deze passagiers af te handelen. Zowel in London (een vierde baan op Heathrow na 2015; een tweede baan op low cost-luchthaven Stansted in 2012) als in Frankfurt (een vierde baan rond 2010) zijn er concrete plannen voor uitbreiding van het banenstelsel, waardoor de capaciteit kan toenemen.

Berekeningen laten zien dat verplaatsing van vraag als eerste optreedt in het vrachtsegment. Met name de doorvoer van vracht (transfervracht) is zeer prijsgevoelig<sup>30</sup>. Reistijd speelt hier een minder grote rol dan bij passagiers. Voor transfervracht is het vervoer via een concurrerende luchthaven een bijna net zo goed alternatief. De eerste vliegtuigen die uitwijken zijn dan ook de vrachtvliegtuigen (*full freighters*). Daardoor hebben passagiersvluchten aanvankelijk nog ruimte om door te groeien en treden de knelpunten hier pas later op. Dan valt er niet te ontkomen aan het wegvallen van verbindingen. Dit heeft consequenties voor transferpassagiers. Doordat bestemmingen afvallen en frequenties relatief lager worden, zullen echter ook passagiers met directe bestemmingen gaan uitwijken. De vraaguitval van deze categorie is weliswaar beperkter en treedt later op. Het eindresultaat is echter duidelijk: de hubfunctie wordt uitgehouden. Daarbij heeft Schiphol als enige hubluchthaven te maken met een hubcarrier die in een ander Europees land ook een grote hub bedient en bij toenemende knelpunten op Schiphol dus het makkelijkst kan besluiten om nadrukkelijker voor die andere hub te kiezen.

#### NEDERLAND REGIELAND<sup>31</sup>

“In Nederland gevestigde bedrijven proberen een *regiefunctie* te vervullen in internationale ketens. Aangezien Nederland een netto-exporteur van goederen is, veel in het buitenland investeert, zeer actief is op het gebied van internationale fusies en overnames en talrijke Europese hoofdkantoren en distributiecentra van buitenlandse bedrijven herbergt, lijkt het erop dat de in Nederland gevestigde bedrijven deze regiefunctie inderdaad weten te versterken. Voor die regiefunctie is een luchtvaartproduct met intercontinentale en continentale verbindingen essentieel.”

“Bij de afweging van internationale investeringen worden steeds vaker de voordelen van beide mainports (Schiphol en Rotterdam) in beschouwing genomen. Hoewel het bij air- en seacargo om verschillende typen goederen gaat bestaat tussen lucht- en zeehavens wel degelijk complementariteit, omdat:

- logistieke regisseurs zoeken naar een optimalisering van flexibiliteit, doorlooptijden en kosten. Het combineren van lucht- en zeevaart is belangrijk. Producten zijn deels seacargo- en deels aircargovragend;
- overslag en (de)consolidatie groeien zowel bij zee- als bij luchtvracht in verschillende produktgroepen wat betreft locaties uit elkaar. Er vindt steeds meer (de)consolidatie plaats in het achterland. Bepaalde activiteiten blijven

<sup>30</sup> Centraal Planbureau, Gevolgen van de uitbreiding van Schiphol, 2002

<sup>31</sup> De citaten zijn ontleend aan: Economische betekenis van de Nederlandse luchtvaart, Buck Consultants International, 1996)

- echter voor de directe nabijheid van zee- en luchthavens kiezen;
- luchthavenregio's hebben als voordeel dat in vestigingen nabij de luchthaven verschillende functies (internationale coördinatie/regie, marketing, afhandelen vracht, internationale trainingscentra, etc.) kunnen worden gecombineerd op één locatie.

De twee mainports vormen dus meer en meer *één logistiek systeem*."

#### 4.2.3 GEVOLGEN VAN RESTRICTIES VOOR DE NEDERLANDSE CONCURRENTIEPOSITIE

Het krimpen van het netwerk van Schiphol is ongunstig voor de Nederlandse concurrentiepositie. Bedrijven hechten in een globaliserende wereld steeds meer belang aan goede internationale bereikbaarheid. Als het netwerk van Schiphol krimpt of ernstig achterblijft bij dat van andere Europese luchthavens, zal Nederland minder aantrekkelijk worden als vestigingsplaats. Op dit moment is Amsterdam volgens verschillende 'lijstjes' al minder aantrekkelijk als vestigingsplaats dan een aantal jaren geleden<sup>32</sup>. In 2003 vestigden zich 65 internationale bedrijven in de regio (met bemiddeling door de gemeente). In het recordjaar 2000 waren dat er nog 96. Een oorzaak voor deze terugloop is volgens de gemeente Amsterdam de mondiale recessie, maar bedrijven worden ook afgeschrikt door de woningmarkt en vooral de bereikbaarheidsproblemen. Schiphol, het openbaar vervoer en de internationale oriëntatie van Amsterdam blijven pluspunten. Om de internationale concurrentiepositie niet verder te laten verslechteren, is het van belang deze pluspunten te behouden.

Eerder is reeds beschreven dat de dynamiek in de luchtvaartwereld een bijzonder karakter draagt. Dat heeft te maken met de ingezette liberalisering met overaanbod en in het kielzog daarvan extreme (prijs)concurrentie als gevolgen. Luchtvaartmaatschappijen zijn hierdoor kwetsbaar geworden. De luchtvaart is een bij uitstek internationaal opererende bedrijfstak waarin duidelijk is geworden dat maatschappijen die er niet in slagen voldoende concurrerend te opereren vroeg of laat te gronde gaan. Restricties op de ontwikkeling van de hub kunnen daarmee negatief doorwerken op de mogelijkheden voor de maincarrier om zich kosten-efficiënt te kunnen blijven ontwikkelen. Daarbij bestaat het gevaar dat wanneer het een maincarrier betreft, ook de hubluchthaven kan worden meegezogen in termen van verlies van een groot deel van het netwerk en daarmee van werkgelegenheid en uitstraling. Voorbeelden hiervan zijn Sabena/Brussel en Swissair/Zürich:

- Terwijl in de rest van Europa het aantal passagiers van 2000-2002 ongeveer stabiliseerde, daalde het aantal in Brussel met 33% en in Zürich met 25%.
- In Brussel daalde het aantal transferpassagiers met 80%, in Zürich met 40%.
- In Brussel daalde het aantal rechtstreekse verbindingen van 109 naar 47; het aantal intercontinentale verbindingen van 35 naar 8.
- De directe aan Zaventem gerelateerde werkgelegenheid in Brussel daalde met 31%.

<sup>32</sup> Zie onder meer Buck Consultants International, 2004.

De tegengeluiden over de noodzaak van groei van Schiphol zijn er ook:

- De uitstraling van Schiphol draagt bij aan een gunstig internationaal vestigingsklimaat. Het is echter de vraag in hoeverre een uitbreiding dit klimaat nog verder verbetert, aangezien Schiphol al een grote internationale hub is.
- Door padafhankelijkheid is het volgens Nyfer onwaarschijnlijk dat internationale bedrijven op korte termijn zullen vertrekken als de groei van Schiphol aan banden wordt gelegd. Bij blijvende beperking van het primaire proces van deze bedrijven zullen deze echter consequenties trekken (en tot heroverweging overgaan).
- Ook zijn er naast bereikbaarheid allerlei andere vestigingsplaatsfactoren van belang, zoals opleidingsniveau en talenkennis van Nederlandse werknemers, een aantrekkelijk belastingklimaat en een prettige leefomgeving.

Tegenover de negatieve gevolgen van restricties staan de positieve effecten van uitbreiding. Zo heeft het CPB in zijn kengetallen-kosten-baten-analyse laten zien dat extra capaciteit op Schiphol door uitbreiding van het banenstelsel in alle onderzochte varianten maatschappelijk rendabel is<sup>33</sup>.

#### HET BELANG VAN EEN PRETTIGE LEEFOMGEVING

Welvaart is meer dan economische groei. Een prettige leefomgeving waarin men vrij van hinder kan wonen is een waarde op zich geworden. Het belang van de leefomgeving als vestigingsplaatsfactor voor wonen en werken is toegenomen. Het protest tegen aantasting van de leefomgeving en het gebied onder de aanvliegroutes van Schiphol is toegenomen. Tegelijkertijd is door de toenemende welvaart de individuele burger meer gaan vliegen. Dit leidt ook ten aanzien van de luchtvaart tot het dilemma consument – burger: als consument stappen we liefst zo goedkoop mogelijk in het vliegtuig, als burger eisen we van de overheid een prettige leefomgeving en laten we ons door milieu- en natuurorganisaties representeren in het actie voeren tegen onze eigen mobiliteit.

## 4.3 MILIEU

Aan het publiek belang van een schoon en gezond leefmilieu zijn verschillende aspecten verbonden: 1) uitstoot van schadelijke stoffen, 2) veiligheid en 3) geluid. De vraag die in de Schipholdiscussie steeds om de hoek komt kijken is of het publiek belang van de economie en de daarmee gepaard gaande negatieve externe effecten van de luchtvaart ten koste mogen gaan van deze (deel)-belangen. Om een goede afweging te kunnen maken is meer inzicht in deze materie noodzakelijk. In deze paragraaf komen de verschillende aspecten van het belang leefomgeving in relatie tot de luchtvaart aan bod.

<sup>33</sup> Centraal Planbureau, 2002

#### VLIEGTUIGEN WORDEN STILLER EN ZUINIGER

Nieuwe vliegtuigen worden steeds stiller en zuiniger. Door de lange gemiddelde levensduur van vliegtuigen van zo'n 30-40 jaar duurt het echter enige tijd voordat de gemiddelde prestaties van de totale vloot merkbaar verbeteren. Wel is het zo dat vliegtuigen om economische veroudering tegen te gaan, doorgaans na verloop van tijd nieuwe motoren, nieuwe apparatuur en een nieuw interieur krijgen. Ook hierdoor verbetert hun performance en lijken ze op het oog weer als nieuw. Voor luchtvaartmaatschappijen ontbreken eenvoudigweg de prikkels om investeringen te doen die bedrijfseconomisch niet voordelig zijn. Een strengere wetgevend kader in internationaal verband kan een en ander bespoedigen. De onderhandelingen daarover stuiten echter op de zeer uiteenlopende belangen en visies van de verschillende landen. Voordat er een volledig nieuwe generatie vliegtuigen op de markt komt, is er een aantal decennia voorbij. Binnen een termijn van twintig jaar wordt geen revolutionaire innovatie verwacht die tot aanzienlijke milieubesparing zal leiden.

#### 4.3.1 UITSTOOT SCHADELIJKE STOFFEN

Meer luchtvaart betekent meer luchtvervuiling en het effect daarvan is tweeledig. Enerzijds betreft het het broeikas effect, anderzijds de lokale luchtkwaliteit rond de luchthavens. Daarnaast treedt stankoverlast op in de omgeving van de luchthaven, maar dit komt in dit advies niet aan de orde.

De uitstoot van broeikasgassen, zoals ozon, NO<sub>x</sub>, waterdamp en CO<sub>2</sub> leiden wereldwijd tot klimaatverandering. Stormen, overstromingen en de versnelde afsmelting van ijskappen en gletsjers worden in verband gebracht met het broeikas effect. Voor Noordwest Europa speelt de dreiging van een veranderende golfstroom, waardoor het klimaat in korte tijd veel kouder kan worden. Stoffen die worden uitgestoten in de hoogste luchtlagen hebben een drievoudige impact op de broeikasontwikkeling ten opzichte van dezelfde hoeveelheid stoffen op zeeniveau.

Waar het gaat om de klimaatverandering hebben broeikasgassen ten gevolge van de luchtvaart een belangrijke impact. Niet alleen de uitstoot is relatief hoger (per passagierskilometer, zie hierna) dan bij vervoer over land, ook het effect van de emissies is groter door de hoogte waarop gassen worden uitgestoten. De hoogte vergroot namelijk de impact van de emissies met een factor 2,7. Bijkomend zijn de grote afstanden die vliegtuigen afleggen. Wanneer je de uitstoot niet per kilometer bekijkt, maar bijvoorbeeld afzet tegen de reisduur in uren zijn de verschillen tussen het vliegtuig en andere vervoersmiddelen nog groter. Door juist naar de uitstoot per uur te kijken wordt meteen ook de afgelegde afstand meegenomen, die immers bij een vliegreis doorgaans veel groter is dan bij een reis per auto. De praktische betekenis van deze analyse is overigens betrekkelijk, aangezien auto c.q. trein op afstanden vanaf ca. 500 resp. 700 kilometer vaak geen reële alternatieven meer zijn.

Het onderzoeksbureau CE heeft in 1997 onderzoek gedaan naar de prestaties van verschillende modaliteiten in het vervoer naar verschillende Europese bestemmingen<sup>34</sup>. Hierbij is enerzijds naar energiegebruik gekeken en anderzijds naar luchtverontreiniging (waarbij NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, en VOS-emissies zijn opgeteld met bepaalde wegingsfactoren). Er is gerekend met op dat moment representatieve bezettingsgraden. Uit het onderzoek blijkt dat vliegverkeer per passagierskilometer (pkm) meer vervuilend is dan andere vervoersmiddelen. Op korte afstanden zijn vliegtuigen daarbij vervuilender dan over lange afstanden doordat met name het starten en klimmen veel energie kosten en op korte afstand relatief zwaar wegen. Overigens blijkt de boot nog vervuilender te zijn: dit heeft vooral te maken met het grotendeels ontbreken van normen voor scheepsmotoren en – brandstoffen. Ook de trein blijkt niet altijd even schoon te zijn: hierbij is de wijze van opwekking van de stroom voor de locomotief doorslaggevend. Als we kijken naar het energiegebruik valt op dat het vliegtuig op afstanden boven ca. 1000 km, per passagierskilometer zuiniger is dan de auto.

Energiegebruik (energie) en luchtverontreiniging (luchtvo) in MJ/pkm resp mg/pkm (hemelsbreed)										
Amsterdam –	Vliegtuig***		Auto*** (middenklasse, 2 personen)		Bus***		Trein***, ****		Boot***	
	energie	luchtvo	energie	luchtvo	energie	luchtvo	energie	luchtvo	energie	luchtvo
Athene (2163 km)	1,4	303	1,6	137	0,3	300	0,9	311		
Barcelona (1233 km)	1,5	344	1,6	130	0,3	292	0,8	130		
Oslo (918 km)	1,7	403	2,3	207	–	–	1,0	237	1,0	1336
Parijs (428 km)	2,3	562	1,9	159	0,4	355	0,7	85		
Londen (361 km)*	1,9	514	1,8	341	0,4	477	1,2	400	0,7	1084
Londen (361 km)**	2,4	644								

\* 50-zitter

\*\* Boeing 737-400

\*\*\* inclusief vervoer van en naar het stadscentrum naar de luchthaven, het busstation, het treinstation resp. de aanlegsteiger.

\*\*\*\* hogesnelheidstrein waar mogelijk

Waar het de lokale luchtkwaliteit betreft rond bijvoorbeeld Schiphol zijn voor de verschillende stoffen normen vastgelegd in het Luchthavenverkeersbesluit. De normen voor de emissies van deze stoffen<sup>35</sup> leiden via een systeem van relatieve normering niet tot een maximum aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol. De normen hebben betrekking op de stoffen die uit de motoren vrijkomen bij het proefdraaien, taxiën, en starten van de vliegtuigen. Daarnaast dragen ook alle installaties en andere auto's, bussen, vrachtwagens e.d. bij aan de lokale luchtverontreiniging. Volgens de GGD is de bijdrage van het vliegverkeer aan de luchtverontreiniging op leefniveau zeer gering vergeleken met het wegverkeer. Vliegtuigen stoten verontreinigende stoffen uit op grotere hoogte, waardoor deze sterk verdund worden.

<sup>34</sup> CE, Energiegebruik en emissies van de luchtvaart en andere wijzen van personenverkeer op Europese afstanden, 1997

<sup>35</sup> Deze stoffen zijn koolmonoxide, stikstofoxiden, vluchtige organische stoffen, zwaveldioxide en fijn stof.

#### 4.3.2. EXTERNE VEILIGHEID

Met externe veiligheid wordt de kans bedoeld dat mensen die niet zelf betrokken zijn bij de luchtvaart komen te overlijden aan de gevolgen van een vliegtuig-ongeval. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om bewoners en werknemers in de nabijheid van een luchthaven. De externe veiligheid rond Schiphol is een belangrijk thema in het debat over de luchthaven. In de Planologische Kernbeslissing Schiphol in 1995 is voor externe veiligheid een standstill-beginsel vastgelegd, met 1990 als basisjaar. Het zogenaamde gesommeerd gewogen risico (zie begrippenlijst) zou niet mogen toenemen. In de Planologische Kernbeslissing was voor het groepsrisico geen norm gesteld. Uit het standstill-beginsel volgt dat de grote groei in het vliegverkeer moest worden gecompenseerd door een grotere vliegveiligheid (vliegtuigen, verkeersleiding), een betere keuze van baangebruik en vliegroutes en beperkingen in de ruimtelijke ordening. In november 2003 heeft de staatssecretaris van het Ministerie van VROM in de Tweede Kamer verklaard dat dit standstill-beginsel voor externe veiligheid niet reëel is gelet op de groei van de luchtvaart en de ruimtelijke ontwikkeling die sinds 1990 heeft plaatsgevonden.

Uit onderzoek van het RIVM blijkt dat het groepsrisico, uitgedrukt als de kansen op een ongeval met meer dan 10 slachtoffers bijna verdubbeld is in 2005 ten opzichte van 1990<sup>36</sup>. De toename van het groepsrisico wordt ongeveer in gelijke mate veroorzaakt door de toename van de risico's van het vliegverkeer als door de toename van gebouwen, met name van bedrijven. Voorts blijkt het groepsrisico sterk geografisch geconcentreerd te zijn (90% van het risico is gelokaliseerd in 3% van het bebouwde gebied).

<sup>36</sup> RIVM, Ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol, 1990-2010, 2004

#### INTERNE EN EXTERNE VEILIGHEID IN PERSPECTIEF BEZIEN

De kans op ongeluk is met een vliegtuig veel kleiner dan met de auto of de trein. De afgelopen jaren is het aantal vliegtuigcrashes afgenomen. In 2000 stortten er 40 vliegtuigen wereldwijd neer en in 2004 halveerde dit tot 20. Wanneer er een ongeluk plaatsvindt zijn de gevolgen voor de externe veiligheid echter groot. Dit laat de Bijlmerramp zien en ook '9/11' geeft aan hoeveel schade een vliegtuig kan veroorzaken. Het Platform Nederlandse Luchtvaart (een organisatie die de belangen van de sector behartigt) heeft in 2003 feiten, cijfers en zienswijzen over veiligheid gebundeld:

**“Interne veiligheid:** Dit is de kans om te verongelukken als inzittende van een vliegtuig. Wereldwijd komen per jaar in totaal ongeveer 1.000 mensen om bij ongeveer 20 ongevallen in de grote luchtvaart<sup>37</sup>. In de westerse wereld (Europa, Noord-Amerika en Australië) verongelukt gemiddeld 1 vliegtuig per 2 miljoen vluchten<sup>38</sup>. Ter vergelijking: Het autoverkeer eist in Nederland al 1000 slachtoffers per jaar<sup>39</sup>. Het autoverkeer in de V.S. eist alleen op de snelwegen 40.000 doden per jaar<sup>40</sup>. ...Weinig menselijke activiteiten leveren zoveel voordelen tegen zulke lage kosten in mensenlevens (als de luchtvaart).”

**“Externe veiligheid:** Dit is de kans om te overlijden of geraakt te worden door een neerstortend vliegtuig. In de hele Westerse wereld<sup>41</sup> komen daardoor per jaar gemiddeld minder dan 5 mensen om. Dat is inclusief de Bijlmer met 38 slachtoffers op de grond en exclusief terroristische aanslagen... Ter vergelijking: Het treinverkeer eist alleen in Nederland al 40 externe slachtoffers per jaar<sup>42</sup>. Dit is exclusief zelfmoorden. Het aantal externe slachtoffers in de westerse wereld van de enorme vervoersprestatie die de burgerluchtvaart levert, is uitzonderlijk laag.”

Uit het onderzoek van het RIVM blijkt ook dat met het bestaande beleid gebaseerd op het Luchthavenindelingbesluit (beperkingengebied) en met het nieuwe beleid in de Nota Ruimte (geen nieuwe bebouwing in de 20 Ke-geluidzone) de risico's zodanig kunnen worden beheerst dat er vrijwel geen nieuwe probleemgebieden bijkomen. Dit onder voorwaarde van bepaalde dichtheden en binnen een gebiedsgewijze aanpak.

<sup>37</sup> ICAO (International Civil Aviation Association), Annual Report 2002, Scheduled Airservices, maximum take-off mass more than 2250 kg. Number of accidents in 2002:14

<sup>38</sup> ICAO en Ministerie van VenW, jaarverslag 2002, Interne veiligheid luchtvaart, pag 117.

<sup>39</sup> CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek).

<sup>40</sup> NTSB (National Transportation Safety Board), Transport Fatalities.

<sup>41</sup> Noord-Amerika, Europa, Australië. In de overige werelddelen wordt zowel luchtvaart als zorg voor de samenleving op een andere manier benaderd, waardoor de situaties en risico's daar niet maatgevend zijn voor die in de Westerse wereld. Overigens zijn ook daar de risico's van luchtvaart extreem laag vergeleken met de andere risico's van die delen van de wereld.

<sup>42</sup> CBS, historische reeksen.

Het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol bedraagt ca 625.000 vliegtuigbewegingen vanuit de normering voor de externe veiligheid (berekening NLR).



Bijgevoegde figuur geeft de verschillende gebieden en contouren rond Schiphol weer:

- gebied 1: veiligheidssloopzones (Luchthavenindelingsbesluit van november 2002)
- gebied 2: geluidssloopzones (Luchthavenindelingsbesluit 2002).
- gebied 3: externe veiligheid het plaatsgebonden risico (PR) is  $10^{-6}$ /jr (zie ook de verklarende woordenlijst in de bijlage): in dit gebied geldt een groot aantal beperkingen, zo mogen er onder meer geen nieuwe woningen gebouwd.
- gebied 4: beperkingengebied (Luchthavenindelingsbesluit 2002): geen nieuwe woningen toegestaan.
- 20 Ke-geluidbelastingzone van het passend geluid scenario voor de situatie 2005 uit de MER 2003, zonder de binnen deze zone liggende delen van bovenstaande gebieden uit het Luchthavenindelingsbesluit 2002.
- buitengebied: het hele studiegebied buiten de bovenstaande gebieden. De 20 Ke-zone geeft aan wat de gevolgen zijn van de beperkingen die in de Nota Ruimte aan dit gebied zijn verbonden voor de externe veiligheid (bouwverbod).

#### GBIEDSGERICHTE BENADERING EXTERNE VEILIGHEID

In 2003 hebben de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de VROM-Raad gezamenlijk een advies uitgebracht over externe veiligheid: 'Verantwoorde risico's, veilige ruimte'. Hierin is onder meer geconstateerd dat: "Een uniforme normstelling voor een diversiteit aan activiteiten voorbij gaat aan het feit dat de maatschappelijke aanvaarding van risico's sterk afhankelijk is van de aard, het nut en de noodzaak van de activiteit die de risico's veroorzaakt." Ook is geconstateerd dat het van belang is de totaliteit van de risico's in een bepaald gebied in ogenschouw te nemen, dat is immers van groot belang voor perceptie en acceptatie (en uiteraard voor de mogelijke gevolgen). Recent heeft de Staatssecretaris van VROM aan gekondigd dat in het voorjaar van 2005 een verkenning naar de Tweede Kamer zal worden gestuurd over de (on)mogelijkheden van een gebiedsgericht groeps risicobeleid rond Schiphol.

#### RUIMTELIJKE ORDENING: WONINGBOUW EN BEREIKBAARHEID

Luchthavens nemen plaats in, niet alleen met hun gebouwen en startbanen, maar ook omdat vanwege veiligheids- en geluidsnormen niet in de directe omgeving rond de luchthaven mag worden gebouwd. Zeker in de Randstad is ruimte schaars. De behoefte aan extra woningen in de regio rond Schiphol conflicteert dan ook met het ruimtebeslag door de luchthaven.

In de Nota Ruimte is de volgende passage opgenomen: 'Er moet voldoende ruimte worden gelaten voor de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol. Dit betekent dat woningbouw in de omgeving van Schiphol op plaatsen waar dit uit een oogpunt van geluid en veiligheid niet wenselijk is, moet worden vermeden. Concreet betekent dit dat er geen nieuwe uitleglocaties kunnen worden ontwikkeld ten behoeve van woningbouw binnen en direct gelegen aan de 20 Ke-contour behorende bij het vijfbanenstelsel.' Dit houdt een uitbreiding in van de zone waarin niet mag worden gebouwd. De getroffen gemeenten reagerden dan ook onaangenaam verrast. Hierdoor lijken nieuwbouwplannen van de gemeenten Amstelveen (6500 woningen in de Legmeerpolder) en Haarlemmermeer (8000 woningen in Hoofddorp-West) niet door te gaan, in ieder geval tot na besluitvorming over de evaluatie van de Schipholwet. Hierdoor zou de regionale woningbouw vrijwel volledig stagneren, een door de gemeenten in de regio als ongewenst beschouwde situatie. Zo heeft Amsterdam grote problemen het aantal woningen dat afgesproken is in de VINEX-taakstelling te realiseren. Dit is ook de reden dat eerder is besloten om IJburg tegen hoge kosten in een natuurgebied aan te leggen.

Ook kan uitbreiding van Schiphol leiden tot verdere toename van de bereikbaarheidsproblemen in de regio. De gemeente Haarlemmermeer eist dat bij uitbreiding van Schiphol extra investeringen in bereikbaarheid worden gedaan: "Haarlemmermeer verwacht van het Rijk dat de luchthaven niet verder ontwikkelt zonder investeringen in de bereikbaarheid. Absoluut noodzakelijk hierbij zijn: N201+, parallelstructuur A4, omlegging A9 en doortrekking Noordzuidlijn via Schiphol tot Hoofddorp."

#### CAUSAAL MODEL DAAGT SECTOR UIT

De huidige manier van normering van de externe veiligheid is gebaseerd op een statistische benadering, op basis van gebeurtenissen in het verleden. Deze benadering sluit daarmee maar beperkt aan bij de ontwikkelingen in het heden. De sector wordt in deze benadering niet beloond voor zijn inspanningen: extra investeringen vertalen zich bijvoorbeeld niet in meer toegestane vliegtuigbewegingen. Volgens de Raad is het daarom beter en realistischer om aan te sluiten op het concept van het 'causale model'. Dit stelt maatregelen centraal die de sector zelf kan nemen. Het betreft zaken als de samenstelling en het onderhoud van de luchtvloot, de inspecties door de overheid, navigatiesystemen, de werkbelasting op de verkeerstoren, de vliegroutes, de training van piloten en de rampenbestrijding. In het causaal model wordt goed gedrag beloond omdat daarmee meer vliegtuigbewegingen mogelijk worden. Slecht gedrag wordt 'bestraft' middels een meerjarig verbeteringsprogramma. Het Rijk heeft recentelijk opdracht gegeven tot de ontwikkeling van zo'n causaal model. Dit model zal naar verwachting in het voorjaar van 2008 worden opgeleverd. De taak van de overheid zou dan vooral moeten liggen in:

- Monitoring op het door de sector zelf geformuleerde programma.
- Aanvullende voorschriften waar de zelfregulering tekortschiet.
- Toezicht door middel van onafhankelijke audits.

#### 4.3.3 GELUIDSBELASTING

Vliegverkeer veroorzaakt geluidsoverlast. Geluidsoverlast kan niet alleen als storend worden ervaren, maar kan ook tot gezondheidsschade leiden. Mogelijke gezondheidseffecten zijn hinder, slaapverstoring, stressgerelateerde aandoeningen zoals hart- en vaatziekten en de beïnvloeding van het prestatievermogen. Hinder van geluid kan omschreven worden als een verstoring van bepaalde activiteiten (zoals lezen) en het ervaren van het geluid als ongewenst of bedreigend. Het ervaren van geluidshinder is voor iedere persoon anders. Het doet er daarbij niet altijd toe of dat geluidsniveau onder of boven de wettelijk toegestane maximale waarde ligt.

#### GEZONDHEIDSEFFECTEN

Met het meerjarige onderzoeksprogramma Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol werkt het RIVM aan het verkrijgen van inzicht in de gezondheidstoestand van omwonenden van Schiphol en de eventuele veranderingen daarin door de opening van de Polderbaan in 2003. Sinds 1995 zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, onder andere naar het gebruik van slaapmiddelen, luchtwegaandoeningen bij kinderen, hinder, ervaren gezondheid en slaapverstoring.

Uit onderzoek naar slaapverstoring blijkt dat nachtelijk vliegtuiggeluid objectief meetbare effecten op de slaap van mensen veroorzaakt<sup>43</sup>. Schattingen gebaseerd op het onderzoek geven aan dat in een gebied van 55 bij 55 km rondom Schiphol, waarin 2,1 miljoen mensen wonen, circa 200.000 personen erge slaapverstoring ondervinden, 45.000 personen meer dan 3 keer per nacht wakker worden en 4.000 mensen zware slaapmiddelen slikken als gevolg van het vliegtuiglawaai.

Uit landelijke inventarisatiegegevens naar hinder en slaapverstoring blijkt dat de omvang van deslaapverstoring door vliegverkeer (dat zich concentreert in de regio Schiphol) vier keer zo groot is als van het hele spoorwegnet en half zo groot als die van het Nederlandse wegennet.

Uit een ander onderzoek<sup>44</sup> komt naar voren dat de zelfgerapporteerde ernstige hinder door vliegtuiggeluid tussen 1996 en 2002 is afgenomen van 17% naar 13%. Voor ernstige slaapverstoring is een afname van 7% naar 5% gevonden. In dezelfde periode is de gemiddelde geluidsbelasting door vliegtuigen in het onderzoeksgebied met 1,2 dB(A) afgenomen. Wel wordt vliegtuiggeluid nog altijd als belangrijkste bron van ernstige hinder en slaapverstoring aangemerkt. Het merendeel van de bevolking rond Schiphol (bijna 80%) is tevreden tot zeer tevreden met de woning en de woonomgeving. Met het geluid in de woonomgeving is slechts de helft (51%) tevreden tot zeer tevreden.

#### HINDERBELEVING EN BELEID

Geluidshinder en geluidsbelasting zijn niet hetzelfde. Wat de één als storend ervaart, hoeft de ander geen probleem te vinden. Met het oog op het begrenzen van de gezondheidseffecten en de hinderbeleving is er een uitgebreid en ingewikkeld stelsel voor het reguleren van de geluidsbelasting ontworpen. Dit stelsel is in paragraaf 3.2 beschreven. Het rekenstelsel voor de geluidsbelasting richt zich uitsluitend op de geproduceerde decibellen, maar of deze tot hinder leiden wordt ook bepaald door het vertrouwen in het stelsel en het gevoel van omwonenden om mede richting te kunnen geven aan de eigen situatie. Door aanpassingen in het rekenstelsel voor geluidsbelasting en het hoge technische gehalte daarvan, is het wantrouwen van burgers eerder toe- dan afgenomen. Welk besluit er ook wordt genomen over de toekomstige banen, normering, contouren e.d., verbetering van de communicatie tussen Rijk, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Schiphol, gemeenten en omwonenden is essentieel. De huidige Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS) is een stap in de goede richting, maar thans ontbreken de bevoegdheden en daadkracht om een effectieve rol te spelen. Toch meent de Raad dat het CROS binnen een nieuw stelsel en het daarbij behorende wettelijke kader een belangrijke rol kan spelen bij het maken van afspraken over de informatievoorziening richting bewoners, de vliegroutes en tijdstippen, compensatieregelingen, uitkoopregelingen etc.

<sup>43</sup> Bronnen: TNO/RIVM, Slaapverstoring door vliegtuiggeluid, 2002; Kabinetsstandpunt nachtelijke geluidbelasting door vliegtuigverkeer en effecten op de slaap, Brief van de Staatssecretaris van VROM aan de Tweede Kamer, 2005; RIVM, Hinder door milieufactoren en de beoordeling van de leefomgeving in Nederland, 2004

<sup>44</sup> RIVM, Gezondheid en beleving van de omgevingskwaliteit in de regio Schiphol: 2002, 2004



# C

## Bijlagen

Verantwoording werkwijze

Begrippenlijst

Geraadpleegde deskundigen

Geraadpleegde literatuur

# Verantwoording werkwijze

## COMMISSIE EN PROJECTTEAM

Dit advies is in de periode juni 2004–juni 2005 voorbereid door een commissie van raadsleden en een projectteam. De commissie en het projectteam waren als volgt samengesteld:

### COMMISSIE

- mevr. prof. dr. J.P. Bahlmann
- prof. dr. W.A. Hafkamp
- drs. R.H.P.W. Kottman, commissievoorzitter
- mevr. drs. A.M.J. Rijckenberg
- mr. F.E. Schaake
- dr. N. de Voogd

### PROJECTTEAM

- drs. T.U. Dander (projectsecretaris, *Tobias Dander Creative Impulse*)
- mevr. drs. W.M.M. Okkerse (vanaf 1 april 2005)
- mevr. drs. K. Nieuwenhuis (tot 14 april 2005)
- mevr. M.S. Walenkamp

## WERKWIJZE

De commissie is in de periode juni 2004–juni 2005 zeven keer bijeengekomen. In september 2004 hebben bovendien twee expertsmeetings plaatsgevonden. Het doel van deze bijeenkomsten was het op efficiënte wijze vergaren van basis-kennis over verschillende aspecten van de luchtvaart. De volgende onderwerpen kwamen aan bod: technologie, de luchtvaartmarkt en veranderende leef- en werkpatronen in relatie tot de vraag naar luchtvaart. De deskundigen die aanwezig waren bij de meetings zijn: ir. F.J. Abbink (Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium), de heer drs. G.J. de Graaff (Schiphol Group), dhr. Ir. C.A.M. De Koning (Stork Aerospace), dhr. drs. J. Krul (Schiphol Group), mevrouw H.C. Roothart (Trendslator), prof. drs. J.G. de Wit (SEO).

Prof. drs. J.G. de Wit (SEO) heeft commissie en projectteam als klankbord ondersteund.

Naast de expertbijeenkomsten hebben verschillende gesprekken plaatsgevonden met deskundigen over uiteenlopende onderwerpen. Hierbij waren alleen leden van het projectteam aanwezig.

# Begrippenlijst

## *(advanced) continuous descent approach*

Dit is een stille manier van landen. De vliegtuigen dalen bij een (A)CDA-landing vanaf een hoogte van ruim twee kilometer in een soort glijvlucht naar de luchthaven. Het motorvermogen blijft gedurende de glijvlucht vrijwel constant waardoor er veel minder hinder op de grond ontstaat. Pas vlak voor de baan wordt weer het motorvermogen ingezet.

## *afnemende meeropbrengsten*

Bij het uitbreiden van het aantal verbindingen op een luchthaven is er sprake van afnemende meeropbrengsten voor de Nederlandse economie. Dit betekent dat de economische betekenis van een nieuwe verbinding op een luchthaven kleiner is dan de betekenis van eerder gerealiseerde verbindingen. Een concreet voorbeeld: de toegevoegde waarde van de eerste verbinding van Schiphol met New York is groter dan die van de tweede, die van de tweede groter dan die van de derde enz.

## *city pair verbindingen*

Dit zijn rechtstreekse verbindingen tussen twee steden.

## *destructieve concurrentie*

Een vorm van concurrentie waarbij bedrijven elkaar tot het uiterste beconcurreren. Vaak gebeurt dit in markten met producten die nauwelijks van elkaar verschillen. De prijs kan hierdoor de belangrijkste inzet van de concurrentiestrijd worden. Uiteindelijk kan destructieve concurrentie leiden tot een flink aantal faillissementen.

## *dubbeldoelstelling*

Het faciliteren van de vraag naar luchtvaart op Schiphol binnen randvoorwaarden van geluid, milieu en veiligheid.

## *externe veiligheid*

De kans dat mensen die niet zelf betrokken zijn bij de luchtvaart, komen te overlijden aan de gevolgen van een ongeval met een vliegtuig. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om bewoners en werknemers in de nabijheid van een luchthaven.

## *feeder*

Verbinding die bijdraagt aan de voeding van het netwerk van een hubcarrier. Op deze manier worden voldoende transferpassagiers aangevoerd om bepaalde andere (met name intercontinentale) verbindingen rendabel te kunnen onderhouden.

## *full freighters*

Vliegtuigen die alleen vracht vervoeren.

## *full service carriers (fsc's)*

Traditionele luchtvaartmaatschappijen die een uitgebreider vliegproduct aanbieden dan de low cost carriers (LCC's). Deze maatschappijen opereren in tegenstelling tot de LCC's ook op intercontinentale bestemmingen.

#### *geluidsbelasting*

De hoeveelheid geluid waarmee een persoon wordt geconfronteerd, het aantal geproduceerde decibellen.

#### *geluidscontouren*

Geluidscontouren zijn denkbeeldige lijnen die punten met dezelfde geluidsbelasting met elkaar verbinden. Deze contouren geven informatie over de te verwachten geluidsbelasting in een bepaald gebied.

#### *geluidshinder*

De hinder die een persoon ervaart wanneer hij of zij wordt blootgesteld aan een bepaalde hoeveelheid geluid. Geluidshinder is subjectief, wat de een als storend ervaart hoeft de ander geen probleem te vinden.

#### *gesommeerd gewogen risico (ggr)*

Het gesommeerd gewogen risicogewicht is de optelsom van het plaatsgebonden risico van een aantal huizen rondom een luchthaven. Deze maat wordt niet meer gebruikt.

#### *groepsrisico*

De kans dat er op de grond meerdere dodelijke slachtoffers vallen bij een vliegtuigongeluk. Het groepsrisico kan toenemen terwijl de kans op een vliegtuigongeluk gelijk blijft. Dit gebeurt als er op dezelfde plaats meer mensen komen te wonen of werken. De kans dat er op die plek een vliegtuig neerstort blijft gelijk, maar als dat gebeurt zijn de gevolgen groter.

#### *hub*

Een grote luchthaven. Vormt de thuisbasis voor de hubcarrier en kenmerkt zich door een hoog percentage overstappers, de zogenaamde transferpassagiers. Een hub is het middelpunt van een hub&spoke-systeem.

#### *hub&spoke-systeem*

Een hubluchthaven is een overstapplaats waar reizigers uit verschillende bestemmingen bij elkaar komen om van daaruit naar andere plaatsen (spokes) te reizen. Denkbeeldig is een hub het middelpunt van een wiel en zijn de spaken de verbindingen met de spokes. Transferpassagiers zijn een wezenlijk element in dit systeem.

#### *hubcarrier*

Grote luchtvaartmaatschappij, zoals Air France/KLM, die volgens het hub&spoke-systeem opereert. Vanuit de spokes worden (transfer)passagiers aangevoerd die op de hub overstappen op weg naar hun eindbestemming.

#### *insourcing*

Er is sprake van insourcing als bedrijven hun activiteiten uitbreiden met voorheen externe diensten. In de luchtvaartwereld zien we insourcing bij low cost carriers die naast het verkopen van vliegtickets bijvoorbeeld ook auto's gaan verhuren.

#### *ke (kosten-eenheid)*

Rekeneenheid waarmee de hinder ten gevolge van de geluidsbelasting door de luchtvaart kan worden aangegeven. De norm is ontworpen door een commissie onder voorzitterschap van (wijlen) prof. C.W. Kosten. Op basis van enquêtes in de jaren 1962-1963 is bepaald dat de relatie tussen de Ke en de ervaren hinder als volgt is: [percentage bevolking dat ernstig gehinderd is =  $Ke-10$ ]. Bij 35 Ke ervaart dus 25 procent van de bevolking ernstige hinder. Recent onderzoek geeft aan dat dit percentage wellicht naar boven toe zou moeten worden bijgesteld.

#### *level playing field*

Gelijke concurrentiekansen; verschillen in regelgeving (bijvoorbeeld ten aanzien van milieuvorschriften) verstoren gelijke concurrentiekansen, bijvoorbeeld doordat de ene luchtvaartmaatschappij meer kosten moet maken dan de andere.

#### *low-costmaatschappijen, low-costcarriers (lcc's)*

Dit zijn luchtvaartmaatschappijen die door kostenbesparing voor zeer lage prijzen vluchten kunnen aanbieden. Deze strategie van kostenbeheersing is vooral succesvol op korte afstanden met als gevolg dat de LCC's intra-Europees opereren. Bekende voorbeelden van low-costcarriers zijn Ryanair, Easyjet en Virgin.

#### *maatschappelijke belangen*

Maatschappelijke belangen zijn die belangen waarvan de behartiging voor de samenleving gewenst is. Een voorbeeld van een maatschappelijk belang is de beschikbaarheid van voldoende brood.

#### *maincarrier, homecarrier, hubcarrier*

De belangrijkste luchtvaartmaatschappij op een (hub)luchthaven, in het geval van Schiphol is dat Air France/KLM.

#### *mainport (strategie), (doelstelling)*

Het begrip mainport verwijst naar een knooppunt van belangrijke transportwegen. Schiphol en de Rotterdamse haven vervullen een mainportfunctie voor Nederland. De mainportstrategie, het mainportbeleid of de mainportdoelstelling van de overheid is gericht op het in stand houden van een uitgebreid netwerk van Europese en intercontinentale bestemmingen vanaf Schiphol met oog op de economische ontwikkeling.

#### *od-verkeer (origin & destination)*

Reizigers die Nederland als begin- of eindbestemming hebben.

#### *padafhankelijkheid*

Deze term verwijst naar situaties waarin bedrijven afzien van een verplaatsing, omdat de voordelen van een verhuizing de investeringen die ze al hebben gedaan in hun huidige locatie niet compenseren.

#### *plaatsgebonden risico (pr), individueel risico*

Dit is de kans om, op een bepaalde plaats, te overlijden ten gevolge van een ongeval. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die

plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Bijvoorbeeld de PR  $10^{-6}$  contour: de kans om daar als gevolg van een ongeval (met een vliegtuig) te overlijden is eens per miljoen jaar.

*point to point (vliegen)*

Van de ene bestemming rechtstreeks naar de andere bestemming vliegen, dus zonder overstap.

*polderbaan*

De vijfde start- en landingsbaan van Luchthaven Schiphol die in 2003 in gebruik is genomen. Eigenlijk is het de zesde baan, maar de kortere Schiphol Oostbaan wordt vaak niet meegerekend.

*publieke belangen*

Publieke belangen zijn maatschappelijke belangen die zonder bemoeienis van de overheid in gevaar komen. Met het aanbod van brood hoeft de overheid zich niet te bezig te houden; er zijn immers voldoende bakkers. Het aanbod van goed en betaalbaar onderwijs is een voorbeeld van een maatschappelijk belang dat zonder zorg van de overheid wel onder druk komt te staan en is daarmee een publiek belang.

*schipholwet*

Wet die in februari 2003 in werking is getreden en die de noodzakelijke wettelijke grondslagen geeft voor het gebruik van het vijfbanenstelsel op de luchthaven Schiphol.

*slots*

Het recht van een luchtvaartmaatschappij om op een bepaald tijdstip gedurende een bepaalde periode gebruik te maken van een luchthaven, met name de start- en landingsbanen.

*totaal volume geluid (tvg)*

Een maat voor de totale geluidsproductie op en vlakbij luchthaven Schiphol gedurende een heel jaar.

*totale risicogewicht (trg)*

Het Totale Risicogewicht is de gemiddelde ongevalkans per jaar vermenigvuldigd met het maximum gewicht van vertrekkende vliegtuigen. Deze norm is in november 2002 op Schiphol ingevoerd. Anders gezegd is het de verwachtingswaarde voor de hoeveelheid vliegtuiggewicht die per jaar kan neervallen. De grenswaarde voor het TRG is 9.724 ton per gebruiksjaar.

*transferpassagiers*

Dit zijn overstappende passagiers. Hubluchthavens zoals Schiphol hebben een groot belang bij deze passagiers die overstappen naar een andere bestemming. Het in stand houden van het intercontinentale netwerk is daarvan in hoge mate afhankelijk.

*verwachtingswaarde*

Deze waarde geeft aan hoeveel personen er per jaar naar verwachting zullen overlijden als gevolg van een vliegtuigongeval. Een verwachtingswaarde van 0,5 betekent dat de verwachting is dat er per jaar 0,5 mensen zullen omkomen, per 10 jaar 5 mensen en per 100 jaar 50 mensen.

# Geraadpleegde deskundigen

Tijdens het adviestraject zijn de volgende personen geraadpleegd. De Commissie is hen zeer erkentelijk voor hun bijdrage:

- Ir. F.J. Abbink, Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium
- Mevrouw dr. B.E. Baarsma, Stichting voor Economisch Onderzoek
- P.H. Bleumink, Buck Consultants International
- Ing. A.B. Dolderman, Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium
- Ir. J.T.J. Fransen, Stichting Natuur en Milieu
- Ir. H.E. Gordijn, Ruimtelijk Planbureau
- Drs. G.J. De Graaff, Schiphol Group
- Drs. L.W.J. Harms, Sociaal Cultureel Planbureau
- Ir. J.J.W. Kerkhoff, KLM
- Ir. C.A.M. de Koning, Stork Aerospace
- Drs. M.A. Koning, Centraal Planbureau
- Ir. A.M.M. Koopmans, KLM
- Prof. dr. C.C. Koopmans, Stichting voor Economisch Onderzoek
- Drs. J. Krul, Schiphol Group
- Dr. P.M.J. Mendes de Leon, Universiteit Leiden
- Prof. dr. ir. J.T. Mommaas, Universiteit Tilburg
- M.J.J. van Nieuwkerk, TUI
- Ir. H.A.J.M. Offerman, Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium
- Drs. J. Rensing, provincie Noord-Holland
- Ir. P. Riemens, Luchtverkeersleiding Nederland
- Mevrouw H.C. Roothart, adviesbureau Trendslator
- Prof. dr. P.J.M. Stallen, Universiteit Leiden
- Drs. J. G. Veldhuis, Stichting voor Economisch Onderzoek
- Ir. R.W.A. Vercammen, Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium
- Mevrouw M.I. Verschoor, adviesbureau Trendslator
- Th. J.M. Wassing, Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen
- Prof. drs. J.G. de Wit, Stichting voor Economisch Onderzoek
- Drs. M.I. van der Zee, Airport Coordination Netherlands

# Geraadpleegde literatuur

- Baarsma & Lambooy, Buy and Fly, External effects of Airports, 2003
- Baarsma en Van Praag, Using happiness surveys to value intangibles, Economic Journal, 2004
- The Boston Consulting Group, Airports – Dawn of a new era, preparing for one of the industry's biggest shake-ups, 2004
- Bouwens/Dierikx, Op de drempel van de lucht, Tachtig jaar Schiphol, 1996
- Buck Consultants International, Economische betekenis van de Nederlandse luchtvaart, 1996
- Buck Consultants International, Schiphol en het vestigingsklimaat in de Randstad, 2004
- CE, Energiegebruik en emissies van de luchtvaart en andere wijzen van personenverkeer op Europese afstanden, 1997
- Centraal Bureau voor Statistiek, Lange termijn bevolkingsscenario's voor Nederland, 2004
- Centraal Planbureau, The four futures of Europe, 2003
- Centraal Planbureau, Gevolgen van uitbreiding Schiphol, een kengetallen kosten-batenanalyse, 2002
- Centraal Planbureau, Economie en fysieke omgeving, beleidsopgaven en oplossingsrichtingen 1995-2020, 1997
- Van Deventer, Basiskennis geluidszonering luchtvaart, 2003
- Intergovernmental Panel on Climate Change, Climate Change, 2001
- KPMG, The 1995 survey of foreign-based companies in the Amsterdam area, 1996
- Ministerie van Economische Zaken, Mainports: Schakels tussen Nederlandse clusters en internationale netwerken, 2002
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nota Mobiliteit, 2004
- Ministerie Verkeer en Waterstaat, Transferpassagiers op Schiphol, het fundament van de mainport, 1997
- Nyfer, Hub of spoke stad, 2000
- Nyfer, Leven van de lucht: indirecte economische effecten van het lucht- en ruimtevaartcluster, 2002
- Rand Europe, Stratagem, Ecorys, Randstad: 'Ready for take-off?', Sterkten en zwakten van concurrerende West-Europese regio's en luchthavens, 2004
- Regioplan, De economische betekenis van Schiphol, 2004
- RIVM, Gezondheid en beleving van de omgevingskwaliteit in de regio Schiphol: 2002; Tussenrapportage Monitoring Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol, 2004
- RIVM, Hinder door milieufactoren en de beoordeling van de leefomgeving in Nederland, 2004
- RIVM, Ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol, 1990-2010, 2004
- Ruimtelijke Planbureau, Duizend dingen op één dag, 2004
- Ruimtelijk Planbureau, Atlas of Airports in Northwest Europe, 2005
- Sociaal Cultureel Planbureau, Mobiel in de tijd, 2003
- Stichting Economisch Onderzoek, SEO-advies bij toekomstscenario's, 2004
- Stichting Economisch Onderzoek, Wie doet wat en waarom?, 2002
- Stichting Economisch Onderzoek, waardering van geluidshinder in het kader van de CPB studie 'kengetallen KBA ONL', 2002

- Stichting Natuur en Milieu, Personenverkeer & Milieu, een vergelijking van verschillende vervoerswijzen voor luchtvervuiling en energieverbruik per reizigerskilometer, 2001
- Stichting Natuur en Milieu, Stiller vliegen boven Nederland, 2004
- Stratagem, Decisio en Rand, Het belang van het Schipholnetwerk voor het in Nederland gevestigde bedrijfsleven, 2004
- TNO/RIVM, Slaapverstoring door vliegtuiggeluid, 2002
- VROM, Kabinetsstandpunt nachtelijke geluidbelasting door vliegtuigverkeer en effecten op de slaap, Brief van de Staatssecretaris van VROM aan de Tweede Kamer, 2005
- Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, Het borgen van publiek belang, 2000
- De Wit en Van Gent, Economie en transport, 1996



## **COLOFON**

Vluchten kan niet meer...

Advies over de toekomst van de luchtvaart in Nederland

### **UITGAVE**

Raad voor Verkeer en Waterstaat, juli 2005

ISBN-10: 9077323090

ISBN-13: 9789077323090

### **ONTWERP**

TelDesign, Den Haag

### **DRUK**

Veenman Drukkers, Rotterdam

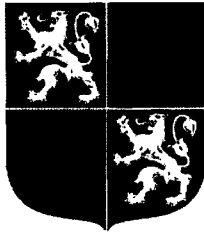
### **FOTOGRAFIE**

D. Schütte, Rotterdam



# milieudienst IJmond

bezoekadres Wijckermolen 2, Beverwijk postadres Postbus 325, 1940 AH Beverwijk  
T 0251 26 38 63 F 0251 26 38 88 E info@milieudienst-IJmond.nl I www.milieudienst-IJmond.nl



Gemeentebeheer  
Uitgeest

## AANTEKENEN

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
T.a.v. mevrouw drs. K.M. Peijs  
Postbus 90771  
2509 LT DEN HAAG

**datum** 17 juni 2005  
**onderwerp** evaluatie Schipholbeleid  
**uw referentie** DGL/04.U02532  
**onze referentie** rha/jtu/2005-2640  
**contactpersoon**  
**doorkiesnummer**  
**bijlagen** 1  
**c.c.** CROS, t.a.v. de voorzitter drs. H. Ouwerkerk,

VELSEN



gemeente Heemskerk

gemeente CASTRICUM

gemeente  
beverwijk



Handwritten notes and stamps on the letter:

- dg tl
- 20 JUN 2005
- PK 30/6
- Handwritten 'X' in a box

## VERZONDEN

29 JUNI 2005

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 5 JULI 2005	
Afdieningstermijn	02-08-2005
Ter behandeling aan: Opbergen	
LH	Uia DG

Geachte mevrouw Peijs,

Hierbij ontvangt u een reactie met daarin opgenomen verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie van de Wet luchtvaart van de gemeenten Beverwijk Castricum, Heemskerk, Uitgeest en Velsen. Deze gemeenten vormen samen de Cluster noord in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS).

Het gebied van de Cluster noord wordt gekarakteriseerd als intensief verstedelijkt gebied met nationaal belangrijke economische functies. Tegelijkertijd zijn er grote natuur- en landschapswaarden, een rijke cultuurhistorie en een aantrekkelijke kuststrook. In het gebied is sprake van verhoogde achtergrondconcentraties van luchtvervuilende stoffen met name als gevolg van het industrieterrein IJmond (Corus) en de rijkswegen A9 en A22. Rond het industrieterrein is een geluidzone vastgesteld in het kader van de Wet geluidhinder. Het totaal aantal inwoners van de gezamenlijke gemeenten bedraagt circa 191.000. Voor wat betreft de dichtheid wordt opgemerkt dat de IJmond - zonder Castricum - qua oppervlak relatief klein is, maar een dichtheid kent van 1181 inwoners per km<sup>2</sup>. De regio komt

hiermee, na Groot Amsterdam met een dichtheid van 1667 inwoners per km<sup>2</sup> op de tweede plaats.

De raden van de gemeenten in de Cluster noord hebben in september 2004 een Strategische nota Schiphol vastgesteld. In deze nota is een standpunt over het Schipholbeleid geformuleerd en hoe de gemeenten actief omgaan met de overlast van Schiphol. Ook is vastgelegd dat de gemeenten niet tegen vliegverkeer boven de regio zijn, maar dat wel sprake moet zijn van een betere regulering van het vliegverkeer die leidt tot meer hinderbeperking. Deze nota is als bijlage bijgevoegd.

Deze reactie en verbetervoorstellen worden ook ter bespreking aan de gemeenteraden voorgelegd. Wij houden ons het recht voor deze reactie aan te vullen als de leden van de raden daarom verzoeken.

In het voorbereidingstraject heeft overleg plaatsgevonden met de in de gemeenten actieve platforms c.q. milieugroeperingen en de bewonersvertegenwoordigers van de Cluster noord in CROS. Dat overleg heeft bijgedragen aan onze meningsvorming. De reactie en verbetervoorstellen kunnen daarom rekenen op een brede ondersteuning bij de bevolking.

De reactie gaat in op:

- |   |
|---|
| <p><b>I het plan van aanpak evaluatie Schipholbeleid;</b><br/><b>II rol en positie van CROS en Schiphol</b><br/><b>III de bij de evaluatie gestelde vragen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>geven de Wet luchtvaart en de uitvoeringsbesluiten de beoogde bescherming voor omwonenden</b></li><li>• <b>is het Schipholbeleid effectief en efficiënt. Met andere woorden wordt overlast beheerst en kan de mainport de milieuruimte benutten</b></li></ul> <p><b>IV verbetervoorstellen</b></p> |
|---|

In de uitwerking wordt onder III en IV begonnen met een conclusie of verbetervoorstel. Direct daaronder treft u het te verwachten resultaat aan gevolgd door een toelichting.

#### **Ad I. Plan van aanpak evaluatie Schipholbeleid**

In het definitieve plan van aanpak evaluatie Schipholbeleid is één van de vragen die aan de orde komt, de vraag of verbeteringen mogelijk zijn. Aan het indienen van dergelijke voorstellen worden in het definitieve plan van aanpak zware eisen gesteld.

In diverse overlegsituaties is vanuit uw ministerie aangegeven dat de eisen met betrekking tot de onderbouwing van verbetervoorstellen, niet zo strikt worden gehanteerd als in het plan neergelegd. Tot op heden hebben wij daar nergens een bevestiging van kunnen vinden. In deze reactie gaan wij wel uit van deze nuancerings.

Wij zijn van mening dat het hanteren van die eisen en het toetsingscriterium voor verbetervoorstellen<sup>1</sup> een open en uitgebreid evaluatieproces in de weg staan. Het ontbreken van criteria voor 'veel meer' en 'drastisch' versterken deze mening.

## **Ad II. Rol en positie CROS en Schiphol**

### CROS

Wij participeren in CROS vanuit de overtuiging dat een regelmatige communicatie tussen bewoners, overheden, LVNL en de luchtvaartsector van wezenlijk belang is bij het zoeken naar oplossingen voor de van het vliegverkeer ondervonden overlast. Een voordeel van de clustervorming voor ons is dat niet elke gemeente afzonderlijk luchtvaartzaken hoeft te behartigen.

Tot nu toe heeft onze deelname aan CROS echter nog niet geleid tot vermindering van de overlast. Wij zijn dan ook van mening dat het functioneren van CROS verbetering behoeft. De positie van CROS dient, bij het maken van afspraken tussen luchtvaartsector en omgeving, krachtiger te zijn waarbij meer de nadruk komt te liggen op politiek-bestuurlijke dan op technisch-inhoudelijke aspecten. Daartoe is het noodzakelijk dat in CROS onafhankelijke deskundigheid aanwezig is, sprake is van een betere stroomlijning van communicatielijnen en tenslotte de ruimte aanwezig is om te onderhandelen over de belangen van de omwonenden.

- **Onafhankelijke deskundigheid in CROS**  
In de huidige opzet worden technisch-inhoudelijke vragen beantwoord door de sector. De bewoners en de bestuurders zijn volledig afhankelijk van die kennis. Door het ontbreken van de benodigde specialistische kennis bij de bewoners en bestuurders is het nemen van verantwoorde politiek- bestuurlijke besluiten vrijwel onmogelijk. Wij pleiten dan ook voor onafhankelijke deskundigheid in CROS waarbij mondiaal aanwezige expertise benut wordt. Dit verbeterpunt sluit aan bij ons voorstel voor het inrichten van een onafhankelijk kenniscentrum. Zie voorstel III.
- **Communicatie**  
Naast de via de CROS uitgezette communicatie worden tal van andere communicatielijnen ingezet. Het belang van communicatie via CROS heeft daardoor maar een beperkte waarde. Wij stellen dan ook voor om te komen tot stroomlijning van de communicatielijnen (via CROS).

---

<sup>1</sup> voorstellen die leiden tot veel meer hinder of leiden tot een sterk dalende hinder maar drastische negatieve effecten op de mainport tot gevolg heeft vallen direct af

- **Onderhandelingsruimte**

De CROS heeft als doel om door overleg een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van de betrokkenen. De huidige regelgeving maakt dat echter onmogelijk. De sector verschuilt zich achter de huidige regelgeving waardoor de situatie voor de omwonenden niet tot verbetering van de situatie heeft geleid. Wij zijn dan ook van mening dat de huidige systematiek niet werkt. De consequentie daarvan is dat CROS of alternatieven voor CROS (bijv. kenniscentrum) niet kan sturen zolang er geen onderhandelingsruimte is. Die mogelijkheid moet, wettelijk, verankerd worden.

### Schiphol

Tot nu toe is gebleken dat de inzet van de sectorpartijen gericht is op het accommoderen van meer vluchten, dus meer vliegbewegingen en uitbreiding van het banenstelsel. Naast de berichtgeving rond de aanleg van een zevende en achtste baan kan als voorbeeld van die, op groei, gerichte insteek genoemd worden de door de sectorpartijen (KLM, Schiphol en LVNL) bepleite flexibiliteit in de regelgeving om te kunnen experimenteren. Een bepaalde mate van flexibilisering lijkt noodzakelijk om onze verbetervoorstellen te kunnen realiseren. Wij merken daarbij echter op dat het niet zo kan zijn dat die flexibilisering mag leiden tot een mindere bescherming tegen overlast voor de inwoners rond Schiphol.

Op basis van onze conclusie, dat de huidige regelgeving niet heeft geleid tot beheersing van de overlast en risico's, is het van evident belang dat de politieke discussie over de omvang en/of verdere groei van Schiphol opnieuw wordt gevoerd. Een onderwerp van discussie is dat Schiphol zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid neemt ook voor wat betreft vermindering van de overlast. Vooralnog kan Schiphol invulling geven aan die verantwoordelijkheid door de huidige, niet gebruikte, milieuruimte ook niet te benutten. Wij zijn van mening dat in eerste instantie geïnvesteerd moet worden in de beheersing van de overlast en risico's van Schiphol. Bij alleen groei zal geen sprake zijn van een evenwichtige balans tussen milieu en werkgelegenheid. Schiphol dient daarom als 'gewoon' bedrijf behandeld te worden. Bij de discussie is het van belang dat sprake is van een eenduidige omschrijving van het begrip mainport. Zie ons voorstel I.

**Voorstel I:**

**Definieer het begrip mainport**

**Te verwachten resultaat:**

**Duidelijkheid over het begrip mainport**

### **Toelichting voorstel I:**

Aan de mainportfunctie van Schiphol wordt grote waarde toegekend.

In de discussie rond Schiphol wordt steeds het begrip mainport gehanteerd zonder dat duidelijk is wat nu exact onder een mainport wordt verstaan. Op basis van een eenduidige omschrijving van het begrip mainport kan een discussie gevoerd worden over de strekking en inhoud van de evaluatie van de Wet luchtvaart alsmede over mogelijke aanpassingen.

---

### **Voorstel II:**

**Ontwikkel een visie op klachten en andere parameters voor hinderbeleving en veranker die in de wet**

### **Te verwachten resultaat:**

- **een wettelijke rechtsbescherming voor omwonenden tegen de overlast**
- **het herwinnen van het vertrouwen in de overheid en de sector**

### **Toelichting voorstel II:**

Zoals reeds eerder gesteld onderkennen wij dat klachten niet echt een objectief criterium zijn voor het maken en/of toetsen van beleid. Wel wordt omwonenden van Schiphol de mogelijkheid geboden klachten in te dienen bij ondervonden overlast. Daarbij is de klagers steeds voorgehouden dat de ingediende klachten meegenomen worden bij de evaluatie van de Wet luchtvaart. Voor zover ons bekend, wordt niets met die klachten (714.000 in 2004) gedaan. Wij zijn van mening dat klachten een rol moeten spelen bij het bepalen van het beleid met betrekking tot het terugdringen van overlast en ten aanzien van handhaving. Daarnaast dient intensief te worden gezocht naar andere parameters voor hinderbeleving. Daarom stellen wij voor een visie te ontwikkelen en wettelijk te verankeren.

---

### **Voorstel III:**

- **leg de zorgplicht van de overheid, waarbij de opdracht is om te voorkomen dat lokale geluidbelasting overgaat in overlast, wettelijk vast**
- **leg daarbij vast wie welke verantwoordelijkheid heeft**
- **richt een onafhankelijk kenniscentrum in met specialistische kennis om deze zorgplicht waar te kunnen maken**

#### **Te verwachten resultaat**

- **meer milieuvriendelijke vliegprocedures**
- **significante beperking van de overlast door een rechtvaardige verdeling van de geluidsbelasting**
- **herstel van vertrouwen in de overheid en sector**
- **optimale benutting van technische kennis**

#### **Toelichting voorstel III:**

Wij zijn van mening dat onze conclusie (zie pagina 5) moet leiden tot herstel van de verantwoordelijkheid van de zorgplicht van de overheid. Concreet betekent dit een verdergaande bemoeienis dan het stellen van milieuregels en de handhaving van die regels.

Uit onderzoek van het NLR (rapport nr. NLR-CR-2001-373) blijkt bijvoorbeeld dat de beschermende werking van het normenstelsel aantoonbaar is, ten opzichte van de referentieberekening, de geluidbelasting kan toenemen in het gebied buiten de zone of handhavingpunten terwijl geen overschrijding van de geluidsnormen plaatsvindt. Op basis van de 'oude' systematiek zijn weinig mogelijkheden voor verschuiving van de geluidbelasting in woongebieden, terwijl daar in de nieuwe systematiek met maar 35 handhavingpunten, meer mogelijkheden voor zijn. De huidige wettekst biedt dus geen bescherming voor het buitengebied (het gebied achter de 35 Ke-contour). Hierdoor is buiten de gebieden die begrensd worden door de 35 Ke-contour de leefbaarheid en dus de zorgplicht van de overheid in het geding.

Om te voorkomen dat lokale geluidbelasting overgaat in overlast dient de zorgplicht meer aandacht te krijgen. Wij stellen voor die plicht wettelijk vast te leggen. Het is evident dat daarbij duidelijk aangegeven dient te worden bij wie welke rol ligt. Om het vertrouwen bij onze inwoners te herstellen dient de voor het invullen van de zorgplicht benodigde kennis onafhankelijk te zijn. Daarom stellen wij voor een onafhankelijk kenniscentrum in te richten waarin specialistische kennis op het gebied van de luchtvaart vertegenwoordigd is. Wij pleiten er in iedere geval voor dat de lokale overheden hun rol als volksvertegenwoordiger waar kunnen maken.

-----

#### **Ad III. Inhoudelijke reactie op de evaluatie**

##### **Conclusie:**

- **de Polderbaan is geen milieuvriendelijke baan in die zin dat er niet gesproken kan worden van "minder dichtbevolkt gebied" voor de regio IJmond en Castricum**
- **de na de ingebruikname van de Polderbaan ontstane situatie was niet voorzien voor wat betreft geluidbelasting, de daaruit voortvloeiende overlast en de hoeveelheid ingediende klachten**
- **de grenzen en regels zoals opgenomen in de vigerende regelgeving hebben niet geleid tot beheersing van de overlast en risico's**
- **de 'winst' van de Polderbaan is bij lange na niet genoeg om de kans op een ramp binnen de wettelijke grenzen te houden**

### **Toelichting:**

De conclusies zijn gebaseerd op de thema's geluid en veiligheid.

### Geluid

Door de ingebruikname van de Polderbaan is het aantal vliegbewegingen en daarmee de geluidoverlast boven onze regio (de IJmond en de gemeente Castricum) significant toegenomen. De reden is dat de Polderbaan de preferente start- en landingsbaan is. De intentie was dat de (geluid)hinder voor steden als Amsterdam en Amstelveen zou verminderen doordat minder over dichtbevolkt gebied gevlogen zou worden en meer over minder dichtbevolkt gebied. Onder 'algemeen' hebben wij onze regio gekarakteriseerd en vermeld dat onze regio 191.000 inwoners telt. Wij zijn van mening dat niet gesproken kan worden van minder dichtbevolkt gebied.

Uit de klachtenoverzichten van het Informatie- en Klachtenbureau (IKB) van de CROS (2003 tot heden) blijkt dat het aantal klachten over geluidsoverlast en het aantal klagers uit onze regio enorm zijn toegenomen. Voor het buitengebied zijn geen normen vastgesteld en wordt dus de geluidbelasting niet berekend of gemeten. Gegevens over de werkelijke overlast zijn dus niet voorhanden. Een graadmeter zijn de klachten die bij het IKB zijn geregistreerd. Wij zijn van mening dat deze klachten een rol moeten spelen bij het bepalen van het beleid. Zie voorstel II.

Omdat wij onderkennen dat klachten niet echt een goed objectief criterium voor het maken en/of toetsen van beleid zijn, toetsen wij onze mening ook aan de MER-Schipholbesluiten. Op basis van die MER werd in sommige delen van onze regio een toename en in sommige delen een afname van de geluidbelasting verwacht. Of de toename van de geluidbelasting ook recht evenredig is met de intentie van het beleid betwijfelen wij.

In Beverwijk werd, voor het etmaal, een *toename* van de geluidbelasting verwacht van 5 dB(A) en in Uitgeest een *afname* van tussen de 3 en 5 dB(A). Voor de nacht werd een *afname* van de geluidbelasting verwacht in Uitgeest van 2 tot 3 dB(A) en in Castricum 4 dB(A). Het aantal klachten uit de gemeenten in de Cluster noord is echter onevenredig toegenomen. Uit het klachtenoverzicht van het IKB blijkt zelfs dat in het 3<sup>e</sup> kwartaal van 2003 het aantal klachten 17.000 bedroeg. Over dezelfde periode in 2004 bedroeg het aantal klachten 46.000 ondanks een afname van het aantal starts en landingen van de Polderbaan.

Meer concreet is de situatie als volgt:

- In Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Castricum is vanaf 06.00 uur sprake van overlast door laag boven de bebouwing vliegend landend verkeer
- In de avond, nacht en vroege ochtend wordt de nachtrust verstoord in Beverwijk-Oost, Heemskerk-Oost, Velsen en Uitgeest door zwaar startend verkeer vanaf 04.30 uur



- In Castricum-Noord, Velsen en Uitgeest wordt de nachtrust verstoord door landend verkeer gedurende de gehele nacht

Ook verwijzen wij naar het NLR rapport "de NAxx geluidsmaat en klachten uit de omgeving tijdens de introductie van de Polderbaan op Amsterdam Airport Schiphol" (NLR-CR-2004-208) waarin onomwonden wordt gesteld dat de standaard modelberekeningen de toename van het aantal klachten uit de noordelijke omgeving van Schiphol niet had voorspeld.

Voorts merken wij op dat staatssecretaris mevrouw Schultz van Haegen, tijdens een werkbezoek op 31 maart 2005 aan onze regio, ook heeft aangegeven dat de toename van de geluidbelasting in onze cluster niet was voorzien.

Onze verklaring daarvoor is dat, daar waar sprake is van een hoog achtergrondniveau, het extra geproduceerde (vliegtuig)geluid wegvalt ten opzichte van locaties waar dat achtergrondniveau veel lager is. In een stad als Amsterdam bijvoorbeeld waar de geluidbelasting standaard hoger is dan in onze regio zal de van vliegtuigen ondervonden overlast minder extreem overkomen dan in gebieden, zoals onze regio, waar de standaard geluidbelasting lager is.

Tenslotte refereren wij aan het in opdracht van de provincie Noord-Holland uitgevoerde Telefonisch Leefsituatie Onderzoek (TLO) uit 2001. Het doel van dat rapport was om inzicht te krijgen in de mate van hinder die bewoners van de IJmond ondervinden van stank van bedrijven, lawaai van bedrijven en hinder door stof en roet. Uit het onderzoek, waarbij de invloed van de Polderbaan niet is meegenomen omdat die er toen nog niet was, blijkt dat de hinder door stof en roet de woonkwaliteit het meest beïnvloedt (33,7%) gevolgd door vliegtuiglawaai (31,1%). Als derde en vierde volgen verkeerslawaai en burengerucht. Door de ingebruikname van de Polderbaan is de overlast nog verder toegenomen.

### Veiligheid

Ten aanzien van het aspect veiligheid verwijzen wij u naar de conclusies uit het door het RIVM opgestelde rapport "ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol, 1990-2010 (620100004/2005)", waaruit blijkt dat de kans op een ramp met meer dan 40 slachtoffers, het zogenaamde groepsrisico ten gevolge van Schiphol, volgens RIVM en NLR momenteel twee keer zo groot is als in 1990. Het RIVM laat in haar rapport zien dat *"het groepsrisico toeneemt doordat er meer bedrijven en kantoren bij de luchthaven zijn gekomen en doordat de luchtvaart 60% gevaarlijker is geworden. Weliswaar zijn vliegtuigen iets veiliger geworden, maar het aantal vluchten op Schiphol is verdubbeld en de vliegtuigen zijn tegenwoordig groter dan in 1990 waardoor de kans op een vlieg-ramp aanzienlijk is toegenomen. Niet alleen in relatief kleine gebieden rondom de luchthaven, maar bijna overal als gevolg van de toegenomen groei van het luchtverkeer. Zonder de Polderbaan zouden de*

*risico's nog groter geweest zijn. De winst van de Polderbaan is echter bij lange na niet genoeg om de kans op een ramp binnen de wettelijke grenzen te houden".*

Naast voorgaande voorstellen treft u hierna een aantal verbetervoorstellen aan die betrekking hebben op handhaving, normenstelsel, meten en rekenen, baan- en routegebruik en tenslotte luchtkwaliteit.

#### **Ad IV. Verbetervoorstellen**

##### **Voorstel IV:**

- **breidt in het kader van "een gelijkwaardige overgang" het huidige buitengebied uit tot de 45 dB(A) Lden 'contour'**
- **stel voor dat gebied handhaafbare grenswaarden en handhavingpunten vast**

##### **Te verwachten resultaat:**

- **uitbreiden van de rechtsbescherming van de burgers**
- **herstel van het vertrouwen in de overheid**

#### **Toelichting voorstel IV:**

Onder Schipholbeleid hebben wij reeds aangegeven dat, op grond van de MER Schipholbesluiten, sprake zou moeten zijn van een afname van de geluidbelasting in Castricum van 4 dB(A) in de nacht. Uit de desbetreffende klachtenrapportages van het Informatie- en Klachtenbureau (IKB) is gebleken dat veel klachten juist afkomstig zijn van het buitengebied zoals Castricum, iets wat strijdig is met de verwachte afname van de geluidbelasting. In dat verband wordt sinds december 2004 in Castricum geluid gemeten met het NOMOS meetsysteem van Schiphol. Uit de eerste meetresultaten (januari 2005) blijkt dat 1137 maal een geluidbelasting van meer dan 61 dB(A) is gemeten.

Ook de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) concludeert in haar derde voortgangsrapportage enerzijds dat geen wettelijke bescherming is op andere plaatsen dan de 35 handhavingpunten en anderzijds dat het beoogde doel van het nieuwe stelsel, dat buiten de 58 Lden contour geen hogere geluidbelasting dan die 58 Lden mag optreden, onjuist is en geen uitgangspunt is voor een handhavingstelsel in het buitengebied.

Op grond van de inmiddels vervallen PKB was sprake van bescherming van de gebieden buiten de 20 Ke in die zin, dat er van uitgegaan werd dat in gebieden buiten bijvoorbeeld de 35 of 20 Ke ook de geluidbelasting minder zou zijn. Meer concreet: op plaatsen die buiten de 20 Ke contour liggen is sprake van een geluidbelasting die minder is dan 20 Ke. Uit de NOMOS meetgegevens en de rapportage van de CDV blijkt naar onze mening dat dit voor

onze regio niet het geval is. In het kader van een gelijkwaardige overgang stellen wij daarom voor om het buitengebied uit te breiden tot de 45 Lden 'contour' en voor dat gebied handhaafbare normen en handhavingpunten vast te stellen.

---

**Voorstel V:**

- **laat onafhankelijk onderzoek doen naar een norm die meer aansluit bij van vliegverkeer ondervonden overlast**
- **neem pieken op in de normering**

**Te verwachten resultaat:**

- **(h)erkenning van de overlast**
- **heldere gegevens voor de handhaving**
- **aansluiting bij de beleving van de burgers**

**Toelichting voorstel V:**

Wij zijn van mening dat het huidige normenstelsel van de Wet luchtvaart teveel ruimte biedt aan en teveel vertrouwt op zelfregulering door de luchtvaartsector. Ook worden onze vragen om verduidelijking van de grenzen van de geluidbelasting en de handhaving van overtredingen niet afdoende beantwoord. Daarbij komt dat het grootste deel van de Cluster noord buiten de bij wet gereguleerde beschermingsgebieden ligt. Buiten de beschermingsgebieden geldt geen (geluid)norm. Uit een gevoel van rechtsbescherming en hinderbeperking is de berekening van de geluidbelasting per jaargemiddelde dan ook niet rechtvaardig. Wij kunnen het hanteren van een dergelijke indicator niet uitleggen aan onze inwoners. Ook doet die wijze van berekenen van de geluidbelasting geen recht aan de van het vliegverkeer ondervonden overlast.

Het NLR komt in haar rapport "de NAXx geluidsmaat en klachten uit de omgeving tijdens de introductie van de Polderbaan op Amsterdam Airport Schiphol (NLR-CR-2004-208)" tot de conclusie dat de drempelwaarde van 60 dB(A) correleert met het klachtgedrag in Castricum. Door NLR wordt dan ook aanbevolen om te onderzoeken welke NAXx waarden het beste correleren met de overige ingediende klachten uit gebieden die ook een significante bijdrage leveren aan de totale hoeveelheid klachten. Dit rapport is dan ook een goede aanzet voor het door ons bedoelde onderzoek.

Daarbij merken wij op dat de meeste overlast afkomstig is van geluidspieken. Bij het vaststellen van normen moet daarom ook een grens worden gesteld aan het piekniveau.

---

**Voorstel VI:**

**Baseer de handhaving niet alleen op berekeningen maar ontwikkel een systeem waarbij het handhaven mede wordt gebaseerd op het meten van geluid**

**Te verwachten resultaat:**

**Voor de bevolking een handhavings- en sanctiebeleid, waarbij er een wel herkenbare koppeling is tussen ervaren geluidsoverlast en handhaving**

**Toelichting voorstel VI:**

Vooralsnog worden voor de handhaving alleen berekende normen gehanteerd. Wij zijn van mening dat het mogelijk moet zijn om ook te handhaven op basis van metingen. Uit de literatuur, waaronder de derde voortgangsrapportage van de CDV, blijkt dat er een verschil is tussen meten en rekenen. Op sommige locaties kan dat verschil oplopen tot wel 7 dB(A). Ook wordt bij het berekenen van de geluidbelasting wel eens gesuggereerd dat de berekeningen te laag zouden zijn. Een van de redenen die wij kunnen bedenken is dat een van de parameters, de door de vliegtuigfabrikant opgegeven geluidsniveaus van de motoren, in theorie de aangegeven norm heeft, maar dat in de praktijk anders uitpakt. Ook de wijze van vliegen is bepalend voor de hoeveelheid geluid. Een combinatie van meten en rekenen zal een betere weergave van de werkelijk ondervonden geluidbelasting geven.

---

**Voorstel VII:**

**Gebruik het volle motorvermogen om hoger en sneller te stijgen**

**Te verwachten resultaat:**

**Afname van de overlast**

**Toelichting voorstel VII:**

De geluidhinder kan aanzienlijk beperkt worden door het sneller stijgen van vliegtuigen. Dit voorstel is toepasbaar op alle banen. De overlast zal daardoor verminderen. In combinatie met het doorvoeren van een preferentiewissel in een van te voren afgesproken periode kan dan wellicht sprake zijn van acceptatie van een bepaalde mate van overlast. Een voordeel van het doorvoeren van preferentiewisselingen is de voorspelbaarheid van het verkeer en

een eerlijkere verdeling over de omgeving waardoor omwonenden geïnformeerd kunnen worden over de tijdstippen van het gebruik van baancombinaties

---

**Voorstel VIII:**

**Verricht onafhankelijk onderzoek naar alternatieve uitvliegroutes**

**Te verwachten resultaat:**

- **significante afname van de overlast**
- **geen beperkingen voor de capaciteit van Schiphol**
- **veiliger voor de omgeving omdat niet over industrieterrein IJmond**

**Toelichting voorstel VIII:**

Op grond van de MER Schipholbesluiten zou sprake moeten zijn van een afname van de geluidbelasting in de gemeente Velsen. Echter, ook in die gemeente is sprake van een behoorlijke toename van het aantal klachten ten opzichte van het aantal ingediende klachten toen het vierbanenstelsel nog in gebruik was. Om te onderzoeken in hoeverre sprake is van toename van de geluidbelasting heeft de gemeente een viertal Omegam meetpunten aangeschaft. Uit metingen, over de periode oktober 2004 tot heden blijkt dat, hoewel sprake is van een indicatie, omdat nog geen jaargemiddelde is gemeten, de in de wet gestelde grenswaarden worden overschreden en dus sprake is van een toename van de geluidbelasting. Wij verwachten dat een optimalisatie van de uitvliegroute niet tot verbetering zal leiden. In plaats daarvan denken wij aan onderzoek naar alternatieve uitvliegroutes.

In het kader van de wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de rekenfout en de routeverlegging rond Spaarndam is door het Platform Velsen Overlast Schiphol (PVOS) een uitgewerkt alternatief aangedragen. In de procedure van de wijziging is dat alternatief niet meegenomen.

Voor een nadere onderbouwing verwijzen wij u naar het door de PVOS ingediende verbetervoorstel voor een Meer (Meest?) Milieuvriendelijk Alternatief.

Bijkomend voordeel van het vliegen van het MMA uit oogpunt van voorkomen van gevaar is dat voorkomen wordt dat gevlogen wordt over het industrieterrein IJmond en met name Corus.

---

**Voorstel IX:**

**Verricht onderzoek naar de mogelijkheden en consequenties van de door de AVBU en het CDA-IJmond ingediende verbetervoorstellen voor hooger aanvliegen**

**Te verwachten resultaat:**

- **afname van de overlast**
- **verbetering van de veiligheid zowel voor omwonenden als Schiphol**
- **minder luchtverontreiniging door vermindering van brandstofverbruik**

**Toelichting voorstel IX:**

Door de Algemene Vereniging van Bewoners/eigenaren te Uitgeest (AVBU, rapport mei 2005) en het CDA-IJmond (rapport 25.4.2005) is een voorstel ontwikkeld waardoor de overlast vermindert. In dat voorstel wordt de Polderbaan in glijvlucht aangevlogen met een dalhoek van drie graden. Volgens de meest veilige ILS-procedure komen de vliegtuigen dan, via Zwaansmeer, recht voor de baan en passeren de bebouwde kom van Uitgeest op een hoogte van 1200 meter (i.p.v. op de huidige 660 meter) met een aanmerkelijk lager geluidsniveau en minder brandstofverbruik. In de heer B. Baksteen, ex-voorzitter van het Platform Nederlandse Luchtvaart, heeft de regio een medestander gevonden. In een debat op 17 november 2004 in Heemskerk heeft hij aangegeven, dat landen in glijvlucht, in combinatie met een zekere hernieuwde spreiding, tot vermindering van de overlast zou leiden. Wij vragen uw welwillende aandacht voor deze u separaat aangeboden verbetervoorstellen.

-----

**Voorstel X:**

- **beperk het aantal nachtvluchten tot een minimum**
- **realiseer dat 's nachts alleen geluidarme en/of vliegtuigen met hoogwaardige navigatie-apparatuur op de luchthaven mogen landen**
- **voer een periode van nachtrust in van 23.00 uur tot 07.00 uur.**

**Te verwachten resultaat:**

**Significante afname van de overlast**

**Toelichting voorstel X:**

De overlast die 's nachts wordt ervaren, wordt voorkomen door het aantal nachtvluchten te beperken. Zeker voor vliegverkeer binnen Europa moet een vermindering van het aantal nachtvluchten te realiseren zijn. Een verdere afname van de geluidbelasting wordt voorts bewerkstelligd door het uitfasen van categorie 2B vliegtuigen en te eisen dat vliegtuigen

voldoen aan hoge kwaliteitseisen. De te stellen eis heeft betrekking op het aanwezig zijn van zodanige boordnavigatieapparatuur waardoor precisie landingen uitgevoerd kunnen worden.

Voorts blijkt uit slaapverstoringsonderzoek door het RIVM/TNO van november 2002 dat slaapverstoring in een veel groter gebied plaatsvindt dan bij het formuleren van het Schipholbeleid was verondersteld. In de wijde omgeving van Schiphol (PKB gebied 55/55 km) blijken 320.000 mensen in hun slaap gestoord te worden. Tevens blijkt dat een reductie van 20% van deze slaapverstoring mogelijk is als de nachtperiode verlengd wordt naar 07.00 uur.

---

**Voorstel XI:**

**Verricht onderzoek naar luchtverontreinigende stoffen met de volgende vraagstelling:**

- **welke stof(fen) liggen ten grondslag aan de typische geur?**
- **wat is de concentratie van deze stof(fen) in de regio van Schiphol?**
- **is verandering opgetreden in de verspreiding, het aantal en de mate van geurghinderden in de regio van Schiphol na de ingebruikname van de Polderbaan?**
- **hoe kan de geurghinder worden beperkt?**
- **hoe kan de hoeveelheid fijn stof worden beperkt?**

**Te verwachten resultaat:**

- **normering ten behoeve van de handhaving**
- **mogelijkheid tot een optimale bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit**

**Toelichting voorstel XI:**

Uit onderzoek door het RIVM (gepubliceerd in 2005, gegevens uit 2002) blijkt dat tot op een afstand van ongeveer 10 km, 6% van de omwonenden ernstige geurghinder ondervindt. Op het moment dat dit onderzoek werd uitgevoerd was de Polderbaan nog niet in gebruik. Als vervolg op deze studie zal een panel jaarlijks worden gevolgd, om de invloed van veranderingen rond Schiphol vast te stellen. Nu al geeft 35% van de bevolking in de Schiphol-regio in deze studie aan bezorgd te zijn over het optreden van gezondheidsklachten door luchtverontreiniging.

Daar vooral het taxiën bij de ingebruikname van de Polderbaan aanzienlijk is toegenomen is het aannemelijk dat de geurghinder in de regio is toegenomen. Ook is de verwachting dat het gebied waarbinnen geurghinder plaats vindt, met het baangebruik is gewijzigd en in de

richting van Haarlem is opgeschoven. Hier hebben wij in het kader van de MER Schiphol 2003 reeds op gewezen.

---

**Voorstel XII:**

**Zorg voor duidelijkheid in de regelgeving met betrekking tot ruimtelijke aspecten**

**Te verwachten resultaat:**

- **Verlichting van de administratieve en bestuurlijke last bij overheden**
- **Sneller afhandeling van bouwvergunningen in het beperkingengebied**

**Toelichting voorstel XII:**

Met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen zijn in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) vier verschillende zones gedefinieerd. De zone waar wij op dit moment mee te maken hebben is het beperkingengebied. In het beperkingengebied is geen nieuwbouw van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen toegestaan. Hoewel beschreven is wat geluidgevoelige bestemmingen zijn bestaat onduidelijkheid over de exacte invulling van het begrip. Het bouwen van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen is toegestaan met een verklaring van geen bezwaar zoals bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Zelfs voor licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken dient een verklaring van geen bezwaar aangevraagd te worden. Dit levert extreem veel extra werk op, niet alleen voor de gemeenten, maar ook voor de ministeries. Door de regelgeving aan te passen wordt de administratieve last verlicht.

In de Nota Ruimte is met betrekking tot Schiphol vastgelegd dat nieuwbouw van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen niet is toegestaan binnen de 20 Ke-zone. Omdat wij verwachten dat de in de Nota Ruimte vastgelegd beleidslijn rond de 20 Ke-zone meegenomen zal worden bij de evaluatie van de wet, zal de 20 Ke contour als beperkingengebied gaan gelden. In dat geval zullen met name de gemeenten Beverwijk, Castricum, Velsen en Uitgeest daar mee geconfronteerd worden.

---

**Tot slot**

Bij de procedure tot wijziging van de uitvoeringsbesluiten als gevolg van de 'invoerfout' en aanpassing van de route rond Spaarndam is ons gebleken dat niet in alle opzichten sprake is geweest van een open en zorgvuldig besluitvormingsproces.



Als voorbeeld verwijzen wij naar de brief van de commissie MER kenmerk 1114ts-406 Sc/bt waarin de commissie reageert op de wijze waarop "het bevoegd gezag gebruik maakt van haar adviezen". Wij gaan er van uit dat bij noodzakelijke wetswijziging als gevolg van de evaluatie sprake zal zijn van een zorgvuldig proces.

Hoogachtend,

Het college van Burgemeester en Wethouders van Beverwijk,  
de secretaris, de voorzitter,

Het college van Burgemeester en Wethouders van Castricum,  
de secretaris, de voorzitter,

Het college van Burgemeester en Wethouders van Heemskerk,  
de secretaris, de voorzitter,

Het college van Burgemeester en Wethouders van Uitgeest,  
de secretaris, de voorzitter,

Het college van Burgemeester en Wethouder van Velsen,  
de secretaris, de voorzitter,

05.006703

**Opgesteld in opdracht van:**

Cluster Noord

**Contactpersoon Milieudienst IJmond**

Postbus 325

1940 AH Beverwijk

**Strategische Nota  
Schiphol 2004**

## **Inhoudsopgave**

1. Aanleiding .....	2
2. Inleiding .....	3
2.1. Historie .....	3
2.2. Recente ontwikkelingen.....	5
2.2.1. Evaluatie CROS .....	5
2.2.2. Toekomst Nationale luchthaven.....	6
2.2.3. Nota Ruimte .....	6
3. Probleemstelling.....	7
4. Visie .....	9
4.1. Algemeen .....	9
4.2. Prioriteiten .....	11
5. Huidige samenwerking/werkwijze.....	12
5.1. Inleiding.....	12
5.2. Gemeenten in de cluster noord .....	12
5.3. Lokale belangenorganisaties .....	12
5.4. CROS.....	12
6. Actoren/Belangen.....	14
6.1. Inleiding.....	14
6.2. Actorenanalyse .....	14
6.2.1. Europese Unie.....	14
6.2.2. Rijk.....	14
6.2.3. Provincie .....	14
6.2.4. Gemeenten.....	14
6.2.5. Bewoners/lokale belangenorganisaties .....	15
6.2.6. Milieuorganisaties/actiegroeperingen.....	15
6.2.7. Bedrijfsleven.....	15
6.2.8. CROS .....	15
6.2.9. Luchtvaartsector .....	15
6.2.10. Pers .....	16
6.3. Belangenanalyse .....	16
6.3.1. Inleiding.....	16
6.3.2. Milieu.....	16
6.3.3. Werkgelegenheid.....	16
7. Toekomstige samenwerking en communicatie.....	18
7.1. Inleiding.....	18
7.2. Structuur- en communicatieafspraken.....	18
8. Actieprogramma.....	21
8.1. Strategie .....	21
8.2. Uitvoering .....	21
8.3. Evaluatie .....	24
Bijlagen .....	25

## **1. Aanleiding**

Vanaf februari 2003 is de vijfde baan, de Polderbaan, geleidelijk aan in gebruik genomen. In november 2003 is het gehele banenstelsel volledig in gebruik genomen.

Sinds de ingebruikname van de Polderbaan is sprake van een duidelijke toename van hinder in de breedste zin van het woord. Die toename uit zich in een sterke groei van het aantal klachten over geluidsoverlast vanuit de regio IJmond, met name vanuit de gemeenten Castricum en Velsen (zie bijlage). Daarnaast leidt die toename tot een gevoel van onveiligheid. Door de groei van het vliegverkeer is bovendien sprake van meer luchtverontreiniging en afname van de luchtkwaliteit.

In de Milieuvizies van de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Velsen is als opdracht voor de toekomst vastgelegd dat de gemeenten zich, onder andere via de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS), blijven inzetten om de hinder te verminderen en dat voorkomen moet worden dat de ontwikkelingen rond Schiphol gepaard gaan met beperkingen in ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeente Castricum onderschrijft dit uitgangspunt.

Het Dagelijks bestuur van de Milieudienst heeft daarom het initiatief genomen om te onderzoeken hoe op een meer actieve wijze kan worden omgegaan met de ondervonden hinder door Schiphol. In een op 23 februari 2004 gehouden werkconferentie heeft het bestuur een eerste aanzet gegeven tot een gezamenlijke aanpak. Naast de gemeenten die de milieudienst vormen neemt ook Castricum deel in de Cluster noord van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). In dat verband heeft de gemeente Castricum er voor gekozen mee te werken aan deze nota.

De nota is voorbereid door een werkgroep bestaande uit mevrouw S. Zwetsloot, de heren P. Groot, A. Los en R. ten Have allen van de Milieudienst IJmond en de heer H. Smith van de gemeente Castricum.

### Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk is een beeld geschetst van de ontwikkeling van de Schiphol-problematiek en wordt ingegaan op de, tijdens diverse inspraakmomenten, ingebrachte bedenkingen tegen de verdere ontwikkelingen rond Schiphol. Er staat ook beschreven wat met de bezwaren is gedaan om tegemoet te komen aan de mitsen van de regio. In hoofdstuk 3 wordt de problematiek rondom het thema uiteengezet. Hoofdstuk 4 geeft weer wat er gedaan moet worden om de problemen actief te benaderen. Het volgende hoofdstuk gaat in op de huidige samenwerking/werkwijze. Om een strategie te kunnen bepalen is een analyse van de actoren en omschrijving van de belangen (hoofdstuk 6) onmisbaar. In Hoofdstuk 7 wordt aangegeven via welke weg de problemen worden aangepakt gevolgd door hoofdstuk 8 waarin het actieprogramma en de evaluatie is opgenomen.

## 2. Inleiding

### 2.1. Historie

In de 60er en 70er jaren is voor het eerst gediscussieerd over de planologische inbedding van Schiphol in haar omgeving. In het Structuurschema burgerluchtvaart van 1979 is die ruimtelijke structuur vastgelegd. In 1991 is het Beleidsconvenant Schiphol en Omgeving (Paso) afgesloten tussen de Luchtvaartsector en de Rijksoverheid. Met dit convenant is overeenstemming bereikt over de mainportstrategie en zijn doelstellingen geformuleerd voor de leefbaarheid en milieu. In het document is het aantal vliegbewegingen en passagiers vastgelegd dat vanaf Schiphol mag worden afgehandeld.

In de Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving (PKB) 1995 zijn de afspraken uit het convenant definitief geregeld. Schiphol is mainport. Aan de groei worden grenzen gesteld, in die zin dat de hinder moet verbeteren ten opzichte van 1990. Dit is de zogenaamde dubbeldoelstelling. In de PKB is voorts geregeld dat Schiphol mag uitbreiden met een vijfde baan. De aan- en uitvliegroutes van de vijfde baan lopen over de IJmond.

Bij de vaststelling van de PKB en het Aanwijzingsbesluit in juni 1995 is al duidelijk dat de grenzen aan de groei op enig moment bereikt zullen worden. In 1995 wordt het project toekomst van de Nationale luchthaven gestart (TNLI). Dit project wordt opgezet om te onderzoeken hoe Schiphol zich op de korte, middellange en lange termijn zal kunnen ontwikkelen. In 1999 wordt het rapport Toekomst van de nationale luchthaven gepresenteerd en aangenomen door de Kamer. Daarin is onder meer vastgelegd dat Schiphol uitplaatsen naar zee geen reële optie wordt geacht. In het rapport is ook het streven naar een nieuw normenstelsel vastgelegd. Een nieuw normenstelsel moet transparant, beter meetbaar en handhaafbaar zijn, het moet goed aansluiten bij de ondervonden hinder, rechtszekerheid te bieden en technisch en praktisch uitvoerbaar te zijn. Daarnaast dient het stelsel te voldoen aan de noodzakelijke balans tussen economie en milieu.

Een van de gevolgen is het - in 2003 - aanpassen van de Wet luchtvaart met een hoofdstuk (8) "De luchthaven Schiphol" specifiek gericht op Schiphol. De achterliggende gedachte hierbij is dat Schiphol als normaal bedrijf behandeld moet worden en dat niet het aantal vliegbewegingen of de hoeveelheid passagiers de norm moet zijn. Een eventuele groei van de luchthaven kan plaatsvinden binnen een nieuw stelsel van milieu- en veiligheidsnormen, dat gelijkwaardig is aan de huidige normen (PKB). Deze nieuwe normen moeten meetbaar en handhaafbaar zijn. Een randvoorwaarde is dat het aantal woningen binnen de 35 Ke zone ( zie bijlage) moet dalen van 15.000 naar 10.000. Die reductie kan gehaald worden door minder te vliegen over gebieden met een relatief hoge bevolkingsdichtheid en meer over gebieden met een relatief lage bevolkingsdichtheid.

Vanuit de IJmondgemeenten en het gewest IJmond, waar Castricum indertijd nog deel van uit maakte, is vanaf 1995 op alle mogelijke inspraakmomenten ingesproken op de procedures die hebben geleid tot de aanleg van de Polderbaan. Ook werd invloed uitgeoefend via de Commissie geluidhinder Schiphol (CGS). Het standpunt van de IJmond was dat *"groei is toegestaan, mits de huidige leefmilieukwaliteit niet verder verslechtert (zelfs verbetert) voor de toekomstige generaties"*.

De inspraakmomenten zijn geweest:

- PKB Schiphol e.o., Integrale Milieu Effect Rapportage (IMER), herziening streekplan Haarlemmermeer/Schiphol.
- Ontwerp-aanwijzingsbesluiten Schiphol.
- Bezwaar tegen aanwijzingsbesluiten.
- Reactie op startnotitie Milieu Effect Rapportage (MER) voor het vierbanenstelsel (S4P2).
- Zienswijze t.a.v. MER vierbanenstelsel.
- Reactie op ontwerp aanwijzing luchtvaartterrein.
- Aanwijzing luchtvaartterrein.
- Reactie op startnotitie MER Schiphol na 2003.
- Reactie op Schipholwet.
- Reactie op ontwerp Luchthavenindelingbesluit en Luchthavenverkeerbesluit en bijbehorende MER.

In onderstaande tabel wordt aangegeven welke bezwaren dan wel wensen zijn ingediend met welk resultaat.

<b>Bezwaren/wensen</b>	<b>Uitkomst</b>
Natuur- en woonmilieus dienen zo veel mogelijk gevrijwaard te blijven van vliegverkeer.	Uitvliegroutes over Spaarnwoude en delen van de gemeenten.
De groei van het personen- en vrachtverkeer mag niet leiden tot verstopping op het Rijkswegennet in een wijde straal rond Schiphol.	Er is sprake van verstopping op het Rijkswegennet, maar niet duidelijk is of dit te wijten is aan Schiphol.
Vijfde baan gedraaid of parallel aan de Zwanenburgbaan. Regio is voorstander van parallel anders zou over Broekpolder worden gevlogen.	Polderbaan is parallel aan Zwanenburgbaan aangelegd.
Aanpassen van de uitvliegroutes over IJmuiden en Velsen-Zuid.	Uitvliegroutes over IJmuiden en Velsen-Zuid zijn gehandhaafd.
Nachtperiode tot acht uur verlengen dus van 23.00 -07.00 uur in plaats van van 23.00 - 06.00 uur.	Nachtperiode blijft van 23.00 -06.00 uur De geluidsbelasting voor de periode tussen 06.00 en 07.00 telt voor een factor 10.
Afdoende handhavingssysteem door een onafhankelijke instantie.	Geen afdoende handhavingssysteem. Inmiddels is er wel een onafhankelijke handhavinginstantie ingesteld Handhavingdienst luchtvaart (HDL).
De exploitant verplichten tot het instellen van meetpunten.	Niet gehonoreerd. Momenteel wordt hier onderzoek naar gedaan door de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (de commissie Eversdijk).
Geluidscontouren berekenen op basis van werkelijke overlast, dus met open ramen.	Niet gehonoreerd.
Berekenen van de werkelijke overlast. In de Ke systematiek wordt het door vliegtuigen geproduceerde geluid dat minder is dan 65 dB(A) niet in de berekening meegenomen.	In het nieuwe systeem wordt gewerkt met de Lden (een Europese norm voor geluid). In die systematiek wordt uitgegaan van de werkelijke geluidsbelasting.

Bezwaren/wensen	Uitkomst
Onderzoek naar de daadwerkelijke mate van geluidsbelasting en ondervonden hinder in relatie tot de geluidsbelasting.	Er is inmiddels een slaapverstoringsonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat nachtelijk vliegtuiggeluid negatieve effecten heeft op vele aspecten van de slaap.
CO <sub>2</sub> uitstoot wordt niet meegerekend.	Op basis van internationale afspraken wordt de CO <sub>2</sub> uitstoot niet meegerekend.
Belasting op brandstof heffen.	Op basis van internationale afspraken wordt geen belasting op de brandstof geheven.
Bezwaar tegen het uit de wet laten van de Commissie Geluidshinder Schiphol (CGS) –een <u>adviescommissie</u> aan de minister van Verkeer en Waterstaat.	CROS is in wet vastgelegd. CROS is een <u>overlegorgaan</u> tussen provinciale en lokale overheden enerzijds en de luchtvaartsector anderzijds.
Veiligheidsrisico's minimaliseren.	Er moet een statistisch causaal model ontwikkeld worden.

## 2.2. Recente ontwikkelingen

### 2.2.1. Evaluatie CROS

Bij de oprichting van CROS is afgesproken na één jaar het eigen functioneren te evalueren. Deze evaluatie heeft in mei 2004 plaatsgevonden en heeft geleid tot een aantal aanbevelingen. In de vergadering van de CROS d.d. 8 juli 2004 zijn de resultaten van die evaluatie besproken.

Besloten is tot meer openheid en transparantie. In dat verband is afgesproken dat:

- z.s.m. na de vergadering een besluitenlijst op de website van CROS worden geplaatst;
- de vergadering voortaan toegankelijk wordt voor alle CROS leden. Nu konden alleen de clustertrekkers aanwezig zijn. De CROS leden, niet zijnde de clustertrekkers, kunnen als toehoorder aanwezig zijn bij de vergaderingen.

Van de navolgende andere wensen zullen eerst de financiële en personele consequenties in beeld gebracht worden. Het betreft voor de korte termijn onder meer wensen op het gebied van:

- een versterking van het CROS bureau;
- de mogelijkheid om onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren;
- de samenstelling van de werkgroepen evenwichtiger te laten zijn en meer onafhankelijk van de sector.

Daarnaast hebben de leden van CROS uitgesproken dat meer gewerkt moet worden aan de CROS doelstelling van hinderbeperking.

Voor de middellangere termijn is nog geen besluit genomen over de positie van het Informatie- en Klachtenbureau. In deze discussie waren drie opties te weten IKB onder CROS houden, IKB naar de sector of IKB in een "ombudsmanachtige" omgeving.

De cluster noord benadrukt het belang van en onafhankelijke positie van het Informaite- en Klachtenbureau (IKB).

Tijdens de CROS-vergadering van 8 juli 2004 is van de zijde van de cluster noord benadrukt dat zij aan het eind van dit jaar de resultaten van deze verbeteringen zichtbaar moeten zijn. Mede afhankelijk hiervan zullen de IJmondgemeenten (ieder afzonderlijk) besluiten over verdere deelname aan CROS. Dit geldt niet voor Castricum omdat die vorig jaar al besloten heeft tot structurele deelname aan CROS.

### 2.2.2. Toekomst Nationale luchthaven

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in oktober 2003 de Tweede Kamer geïnformeerd over de toekomst van de nationale luchthaven. Hierin staat de blijvende inpassing van de mainport Schiphol centraal. In een nieuw gestart project - Mainport Schiphol - wordt de impact van ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart, luchtruim, luchthaven, bereikbaarheid alsmede ruimtelijk- en sociaal-economische aspecten op de mainport en haar omgeving, onderzocht met een doorkijk naar 2030/2040. Onderzocht wordt hoe men kan anticiperen op de toekomst en op welke wijze dit ingebracht kan worden in lopende beleidsprocessen voor de ontwikkeling van de Randstad en de mainport. Het project heeft een doorlooptijd tot 2006. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal zorgdragen voor verankering van de blijvende inpassing van de mainport Schiphol in rijksnota's zoals de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Het succes van de mainport wordt gevormd door een aantal onderling samenhangende factoren. Deze zijn samen te vatten als een goede bereikbaarheid en een hoogwaardig vestigingsmilieu. Naast luchtvaartaspecten gaat het in dit kader om internationale treinverbindingen, culturele voorzieningen, woonklimaat, belastingklimaat, recreatie, wonen etc.

### 2.2.3. Nota Ruimte

In de Nota Ruimte staat dat het beleid is gericht op een blijvende bijdrage van de luchthaven aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Bij de inrichting moet daarom voldoende ruimte gelaten worden voor de verdere mainportontwikkeling. Enerzijds voor een mogelijke uitbreiding van het banenstelsel en de bijbehorende aan- en uitvliegroutes en anderzijds het vermijden van nieuwe (woon)bebouwing op plaatsen waar dat vanuit het oogpunt van geluid en externe veiligheid niet wenselijk is. De ontwikkeling van de luchthaven mag, per saldo, niet leiden tot verslechtering van het beschermingsniveau voor de omgeving. In dat kader is vastgelegd dat in en nabij de 20 Ke-contour geen nieuwe grote woningbouw uitbreidingen worden toegestaan.



### 3. Probleemstelling

Dit hoofdstuk beschrijft de problematiek die binnen de Cluster noord speelt rondom het thema van deze nota. Zowel de positieve als negatieve aspecten van de luchtvaart en de oorzaken en gevolgen van de toename in hinderbeleving in de Cluster noord worden in dit hoofdstuk besproken.

In de huidige maatschappij is zowel de burger- als de zakelijke luchtvaart een niet meer weg te denken vorm van transport, ook voor de inwoners en de bedrijven van de Cluster noord. Het belang van de luchthaven Schiphol wordt dan ook door de cluster onderschreven.

Burgers en bedrijfsleven binnen de Cluster noord hebben daarnaast, direct of indirect, ook economisch belang bij de luchtvaart. Op of rond Schiphol werken 57000 mensen waarvan er ±1600 woonachtig zijn in Cluster noord. In hoofdstuk 6 onder 6.3.3. Werkgelegenheid wordt dit nader uitgewerkt.

Er zijn echter ook nadelen verbonden aan de luchtvaart.

Daar waar de luchtvaartsector gebaat is bij veel starts en landingen zijn inwoners beducht voor de hinder en de mogelijke gevolgen van ongelukken. Geluidhinder is daarvan een zeer belangrijke component. Geluid van vliegtuigen is hinderlijk en kan leiden tot slaapverstoring en gezondheidsklachten. Rustig in de tuin zitten is in sommige delen van de IJmond vaak onmogelijk. Laag overscherende vliegtuigen geven daarbij een gevoel van onveiligheid. Ook dat geldt niet alleen voor inwoners, maar ook voor bedrijven. Denk hierbij aan in de regio gevestigde bedrijven met een verhoogd milieurisicogehalte. Daaronder wordt mede verstaan de luchtkwaliteit, inclusief fijnstof, en de uitstoot van stoffen zoals CO<sub>2</sub>.

Specifiek voor de Cluster noord is de hinder die de gemeenten Velsen en Beverwijk, zowel overdag als 's nachts, ondervinden van startende vliegtuigen. De gemeente Castricum ondervindt overdag en 's nachts hinder van landende vliegtuigen. De gemeente Heemskerk heeft last van landende vliegtuigen overdag (van 06.00 tot 23.00 uur). De gemeente Uitgeest ondervindt zowel hinder van starten als van landen. Vooral de piekbelasting zorgt voor hinder.

Door de ingebruikname van de Polderbaan is het aantal vliegbewegingen boven de Cluster noord behoorlijk toegenomen. Dat komt mede omdat de Polderbaan de preferente start- en landingsbaan is (49% van de vluchten in 2003). Daardoor is de (geluid)hinder voor steden als Amsterdam en Amstelveen sterk verminderd.

Nu het nieuwe stelsel enige tijd in werking is, wordt de vraag gesteld of het streven zoals verwoord in de TNLI nota van 1999 ook daadwerkelijk wordt gehaald. Uit de klachtenoverzichten blijkt dat het aantal klachten over geluidsoverlast en het aantal klagers enorm is toegenomen. Een meerjaren klachtenoverzicht van klachten en klagers uit gemeenten in de Cluster noord is als bijlage opgenomen.

Uit de klachtenrapportages van CROS blijkt dat sprake is van een enorme toename van het aantal klachten. Die rapportages maken de onvrede over de Polderbaan inzichtelijk. Diegenen die vanuit de omgeving van Amsterdam/ Amstelveen bewust verhuisd zijn naar onze regio – het rustige buitenleven – ondervinden nu opnieuw hinder. De indruk bestaat dat velen zich afvragen of ze niet moeten verhuizen naar rustigere plekken in Nederland. Vragen die daarbij spelen zijn of de

veroorzaker niet moet meebetalen aan het verhuizen en waar naar verhuisd moet worden om van de rust te kunnen genieten.

De invloed van geluid op de slaap en gezondheid is afkomstig van alle vormen van verkeer (lucht-, weg en rail), omgevingsgebonden activiteiten, buurtgeluid en burengeluid.

Door de gezondheidsraad is onderzoek gedaan naar de invloed van geluid op de slaap en de gezondheid. Dat onderzoek is gebaseerd op alle vormen van verkeer.

De raad concludeert dat nachtelijk omgevingsgeluid de slaap verstoort en leidt tot slapeloosheid. Nachtelijk lawaai haalt veel Nederlanders uit de slaap. Bij een aantal van hen leidt dat tot slapeloosheid en mogelijk tot andere gevolgen voor gezondheid en welbevinden.

De commissie beveelt onderzoek naar de volgende onderwerpen aan om de volgens haar belangrijkste hiaten in kennis over blootstelling aan nachtelijk geluid op te vullen:

- de langetermijneffecten voor gezondheid en welbevinden van nachtelijk geluid;
- de effecten van nachtelijk geluid op kinderen, de doelmatigheid en doeltreffendheid van geluidwerende voorzieningen tussen woningen en van gevels;
- de effecten van buurt- en burengeluid.

De besturen van de Cluster noord zijn van mening dat het huidige normenstelsel van de Wet luchtvaart teveel ruimte biedt aan en teveel vertrouwt op zelfregulering door de luchtvaartsector. Ook worden vragen om verduidelijking van de grenzen van de geluidbelasting en de handhaving van overtredingen niet afdoende beantwoord. Het grootste deel van de cluster ligt buiten de bij wet gereguleerde beschermingsgebieden waar geen (geluid)norm geldt.

Uit een gevoel van rechtsbescherming en hinderbeperking is de berekening van de geluidsbelasting per jaargemiddelde dan ook niet rechtvaardig. Dat geldt ook voor de wettelijk toegestane overschrijdingen van horizontaal en verticaal vliegen.

## 4. Visie

### 4.1. Algemeen

De gemeenten in de Cluster noord hebben een gezamenlijke visie ontwikkeld op de van de luchtvaart ondervonden hinder. De kern van deze visie is dat de cluster niet tegen vliegen boven het gebied is, maar dat sprake moet zijn van een betere regulering.

Daartoe wil de cluster:

1. meer hinderbeperking;
2. een gelijkwaardige en rechtvaardige verdeling van de hinder over de gehele regio rond Schiphol;
3. ook buiten het buitengebied (de 'oude' 20 Ke zone) wettelijk vastgestelde normen/grenswaarden;
4. eerlijke en open informatie aan de burgers over de consequenties van de aanwezigheid van Schiphol;
5. verkrijgen van en opstellen van een maatregelenpakket inzake de gezondheid en veiligheid, en tenslotte als laatste middel:
6. compensatie.

Meer hinderbeperking kan worden gerealiseerd door:

- de luchtvaart op grotere hoogte te doen plaats vinden;
- vliegen boven woonkernen zoveel mogelijk te vermijden;
- beperken van vliegtijden, met name in de nacht en vroege ochtend;
- voor de lange termijn: Schiphol in zee. Alternatieven zijn Schiphol op de Tweede Maasvlakte of Flevoland.

Een gelijkwaardige en rechtvaardige verdeling van de hinder over de gehele regio rond Schiphol wordt onder meer gerealiseerd door:

- het hanteren van een norm in handhavingpunten die, op de punten die op even grote afstand van het eind van de baan liggen, hetzelfde zijn;
- het verlaten van het huidige stelsel – voorkeur voor noord-zuid starten en landen.

Ook buiten het buitengebied vaststellen van wettelijke normen:

- in de wet opnemen van normen die de toegestane hinder in de woongebieden rond Schiphol specificeren, ook voor de zogenaamde gebieden die buiten het buitengebied (buiten de 20 Ke-zone) liggen.

Eerlijke en open informatie aan de burgers over de consequenties van de aanwezigheid van Schiphol door:

- informatie over landelijke normen, huidige en toekomstige routes en banenstelsel, werkelijk gemeten belasting op diverse locaties.

Verkrijgen van en opstellen van een maatregelenpakket inzake de gezondheid en veiligheid

- onderzoek naar de effecten op de veiligheid en de gezondheid in de IJmond en Castricum. Een belangrijk element daarbij is de fijnstofproblematiek in de regio;
- uitvoeren van een maatregelenpakket gericht op veiligheid en gezondheid

Tenslotte kan als laatste middel gedacht worden aan compensatie door onder andere:

- snelle en reële vergoeding van geleden schade;
- uitbreiding van de regeling voor het isoleren van woningen;
- compensatie voor gedeerd leefgenot b.v. door een verhuispremieregeling.

Opgemerkt wordt dat hier de reeds geldende regelingen worden bedoeld en niet dat de gemeenten daar een regeling voor zullen ontwikkelen en/of zelf gaan compenseren.

De randvoorwaarden daarbij zijn:

1. zo veel als mogelijk redeneren vanuit een gezamenlijk belang, daarmee wordt meer bereikt;
2. het behouden van eigen verantwoordelijkheid van de individuele gemeentebesturen waarbij het gezamenlijk belang wel in de gaten wordt gehouden;
3. een maatschappelijk aanvaardbare balans vinden tussen economie en milieu;
4. de vigerende wetgeving voor de luchtvaart;
5. de aanwezigheid van Schiphol;
6. de aanwezigheid van een zekere mate van hinder;
7. maatschappelijke uitvoerbaarheid van in te zetten instrumenten en maatregelen.

De cluster zal, om zijn doelen te kunnen bereiken, intensief moeten communiceren met rijksoverheid, provincie, omliggende regio's en de sector. Niet alleen om de belangen van haar inwoners te behartigen. Maar ook om naar de meest actuele kennis te zoeken, op een ingewikkeld terrein als de luchtvaart, om tot hinderbeperking te komen.

Het overlegplatform CROS is het huidige kader voor de na te streven afstemming, maar Cluster noord onderkent tegelijkertijd de beperkingen van de CROS, te weten:

- de rijksoverheid is er niet in vertegenwoordigd;
- de beschikbare deskundigheid en expertise is van één van de belanghebbenden in de CROS en derhalve niet onpartijdig;
- de CROS is dusdanig aan de huidige regelgeving gebonden dat het zoeken naar minder hindergevende alternatieven al gauw wordt afgewezen, louter en alleen "omdat het niet past niet in de huidige regelgeving".

De cluster is daarom van mening dat de CROS verbeterd moet worden en er andere afstemmingsvormen met de overheden en de sector dienen te worden gevonden.

Om te mogen participeren in de CROS wordt een bijdrage verwacht van de deelnemers in het overleg. Naast voornoemde, vooral, op hinder gerichte visie vinden de deelnemers in cluster noord dat betalen om te mogen participeren in de CROS niet wenselijk is, wanneer men uit gaat van het principe de vervuiler betaalt.

## 4.2. Prioriteiten

Vanuit het onder de visie aangegeven uitgangspunt – meer hinderbeperking – is er voor gekozen de navolgende aspecten met voorrang uit te werken.

- Onderzoek naar het Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet luchtvaart en de Polderbaan is sprake geweest van een verschuiving van de hinder naar de IJmond en Castricum. De hinderbeleving is echter vele malen groter dan verwacht mocht worden. Deze onevenredige belasting rechtvaardigt onderzoek naar een alternatief waarbij de hinder voor de cluster noord wordt beperkt. Het is uitdrukkelijk niet de intentie van de cluster om de hinder te verplaatsen, maar te zoeken naar alternatieven die de hinder voor de gehele omgeving beperkt.

- Onafhankelijk onderzoek naar de mogelijkheden van hoger aan- en uitvliegen.

Van de zijde van de luchtvaartsector wordt aangegeven dat hoger aan- en uitvliegen niet mogelijk is om tegelijkertijd te voldoen aan de doelstelling om mainport te blijven. Naast de vraag wat exact onder mainport verstaan dient te worden is het, vanuit een oogpunt van hinderbeperking, gewenst inzicht te hebben in de (on)mogelijkheid de vliegprocedure voor wat betreft de hoogte van aan- en uitvliegen aan te passen.

- Meten en handhaven

In de optiek van de Cluster noord is er wel degelijk een relatie te leggen tussen het meten van geluid en het handhaven. In dat verband wordt gepleit voor een aantal meetpunten in de regio niet alleen ter informatie van de inwoners, maar ook om te handhaven.

- Gelijkwaardige en rechtvaardige verdeling van de hinder over de regio.

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet luchtvaart en de Polderbaan is sprake geweest van een verschuiving van de hinder naar de IJmond en Castricum. De Cluster noord is voor een gelijkwaardige verdeling van de hinder over de gehele omgeving van Schiphol. Voor de gemeenten in de cluster noord zal dat hinderbeperking met zich brengen. In relatie tot het economisch belang van Schiphol voor Nederland is het niet meer dan billijk ook de lasten (hinder) te verdelen.

- Stoppen van nachtvluchten

Veel klachten hebben betrekking op (het gebrek aan) nachtrust vanwege vliegverkeer. Ook de gezondheidsraad concludeert dat nachtelijk omgevingsgeluid de slaap verstoort en leidt tot slapeloosheid.

- Starten lobby traject.

Het doel van dit traject is om een vast contact te creëren met zowel de politiek als met de sector om indirect de doelstelling – hinderbeperking – te bereiken.

## **5. Huidige samenwerking/werkwijze**

### **5.1. Inleiding**

Zoals uit hoofdstuk 3 blijkt wordt er al vanaf 1995 intensief samengewerkt. Deze samenwerking is gebaseerd op het principe "samen sterk" en is als randvoorwaarde opgenomen in de visie. In hoofdstuk 3 is al aangegeven op welke momenten en tegen welke ontwikkelingen rond Schiphol bezwaar, bedenkingen of een zienswijze is ingebracht.

### **5.2. Gemeenten in de cluster noord**

Met de inwerkingtreding van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart verandert niets aan de samenwerking tussen de gemeenten. Naast het algemene uitgangspunt hebben en houden de gemeenten een eigen verantwoordelijkheid richting hun inwoners ten aanzien van de leefbaarheid van de woonomgeving. Dat betekent dat gemeenten een eigen koers kunnen varen in enerzijds de omgang met lokale groeperingen die zich inzetten om de hinder van Schiphol te beperken of verminderen en anderzijds het vergaren van informatie bij en informeren van de provinciale en landelijke politiek. Met lokale belangengroepen in Velsen en Castricum vindt al overleg plaats. Bij het volgen van een eigen koers kunnen afstemmings- en communicatieproblemen tussen de gemeenten ontstaan. Het is daarom van groot belang dat er afstemming plaats vindt tussen de gemeenten in de cluster. Daarom informeren de, in de Cluster noord participerende gemeenten, elkaar over uit te voeren initiatieven. Ook worden de andere gemeenten in de gelegenheid gesteld om, indien gewenst, te participeren in het initiatief.

Schiphol heeft zowel ruimtelijk, economisch, als vanuit milieuoogpunt invloed op haar omgeving. Omdat hinder een grote rol speelt is de Milieudienst IJmond belast met de coördinatie tussen de gemeenten. De milieudienst adviseert de gemeenten over de (milieu)consequenties van Schiphol.

### **5.3. Lokale belangenorganisaties**

Met de lokale belangenorganisaties wordt door de gemeenten, waar een dergelijke lokale belangenorganisatie aanwezig is, overleg gevoerd door de verantwoordelijke bestuurder.

### **5.4. CROS**

Met de inwerkingtreding van de Wet luchtvaart is de CGS, adviesorgaan voor de minister van Verkeer en Waterstaat, uit de wet verdwenen. Het Rijk besluit meer op afstand te opereren. In de plaats van de CGS komt de CROS, een overlegorgaan tussen provincies, gemeenten en de luchtvaartsector. Aan CROS kunnen provincies en gemeenten deelnemen die in de 35 Ke sector liggen. Iedere gemeente heeft zowel een bestuurlijke - als een bewonersvertegenwoordiger aangewezen. Per cluster heeft één bestuurder (de clustervertegenwoordiger) en één bewonersvertegenwoordiger (de clustertrekker) zitting in de plenaire CROS-vergadering. De voorbereiding van de CROS-vergaderingen vindt plaats in het portefeuillehouderscontact milieu + Castricum. De bewonersvertegenwoordigers zijn daarbij aanwezig. Tot op heden vindt ad-hoc afstemming plaats met andere clusters. Ook de bewonersvertegenwoordigers hebben zich verenigd en overleggen regelmatig over de te voeren strategie. Dat gebeurt ook met vertegenwoordigers van andere clusters.

Ambtelijk wordt iedere plenaire CROS vergadering voorbereid in een overleg tussen de cluster Noordmidden (Zaanstad, Oostzaan en Wormerland) en Noordwest (Haarlem en Haarlemmerliede/Spaarnwoude).

De vergaderingen van de CROS worden voorbereid door de werkgroep klachten en hinderbeperking. De agendagroep bepaald wat voor de plenaire CROS vergadering wordt geagendeerd. Ten behoeve van het informeren van de bewoners in de omgeving van Schiphol tenslotte, is een werkgroep communicatie ingesteld. In het algemeen wordt opgemerkt dat de CROS-vergaderstukken te laat beschikbaar zijn.

## **6. Actoren/Belangen**

### **6.1. Inleiding**

Om een heldere en eenduidige strategie te kunnen bepalen en uitvoeren is het belangrijk om een perceptie te hebben van de actoren die betrokken zijn bij de Schipholproblematiek.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verschillende bij de Schipholproblematiek betrokken actoren en wordt een analyse gemaakt van de belangen die spelen rond Schiphol.

### **6.2. Actorenanalyse**

#### 6.2.1. Europese Unie

De Europese Unie heeft als doel invulling te geven aan een gemeenschappelijk vervoerbeleid gericht op verwezenlijking van de doelstellingen van het Verdrag van Amsterdam.

Naast die doelstelling is het doel een systeem van duurzame mobiliteit tot stand te brengen. Dat impliceert het organiseren van het vervoer zodat het gebruik energie, de tijd, de trajecten en de omstandigheden waaronder het vervoer plaatsvindt, worden geoptimaliseerd.

Ten aanzien van luchtvervoer wordt aandacht besteed aan de toegang tot de markt, mededinging en tarieven alsmede verkeer en veiligheid.

#### 6.2.2. Rijk

- Parlement;
- Regering;
- Staatssecretaris.

Het Rijk is als bevoegd gezag en wetgever primair verantwoordelijk voor het milieu- en veiligheidsstelsel voor Schiphol. Een en ander is formeel vastgelegd in de Wet luchtvaart en de daaraan verbonden uitvoeringsbesluiten.

#### 6.2.3. Provincie

De besturen van de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht behartigen de bovenlokale belangen en zorgen waar nodig voor regionale regie van samenwerking en het invoeren van maatregelen.

#### 6.2.4. Gemeenten

De besturen van de gemeenten hebben een eigen verantwoordelijkheid. De gemeenten die (deels) binnen de 35 Ke zone liggen zijn uitgenodigd deel te nemen in de CROS. Gekozen is voor een geclusterde vertegenwoordiging in CROS.

De inspanningsverplichting van de deelnemende gemeenten bestaat uit:

- zorgen voor een goede samenwerking in de clusters;
- financiële bijdrage leveren;
- nakomen van afspraken in CROS-verband;
- communiceren met achterban.

Het belang van de gemeenten is om de van Schiphol ondervonden hinder, zo veel als mogelijk is, te beperken. Door hierbij gezamenlijk op te treden, al dan niet in CROS, wordt een versterkte effectiviteit nagestreefd.



#### 6.2.5. Bewoners/lokale belangenorganisaties

Uit individuele reacties van bewoners kan worden opgemaakt dat hinder wordt ervaren van Schiphol. De mate van hinder wordt door persoonlijke factoren bepaald. Bewoners verwachten van de (plaatselijke) overheid dat maatregelen worden genomen om de hinder te beperken. De standpunten verhardten. Bewoners hebben zich in (lokale)belangenorganisaties georganiseerd. Belangenorganisaties in de Cluster noord zijn de milieudefensiegroep Goed-Aardig in Heemskerk, het Platform Vlieghinder Regio Castricum (PVRC), het Platform Velsen Overlast Schiphol (PVOS), de Werkgroep Luchtruim IJmond in Beverwijk en de Dorpsraad van Wijk aan Zee. Deze organisaties vertegenwoordigen het lokale belang.

De lokale belangenorganisaties organiseren zich ook onderling. Eén van de resultaten daarvan is de nota "Een goed instrument", een gezamenlijke discussienota van bewonersplatforms rond Schiphol ten behoeve van de evaluatie van de Wet luchtvaart en de Schipholbesluiten.

#### 6.2.6. Milieuorganisaties/actiegroeperingen

Landelijke en soms lokale verenigingen/instellingen zijn aan te merken als belangenbehartigers die opkomen voor een deelbelang, zoals milieubelangen, bewonersbelangen etc. In het algemeen kan gesteld worden dat deze actoren zeer kritisch en in sommige gevallen tegen verdere groei van de luchtvaartsector zijn.

#### 6.2.7. Bedrijfsleven

Binnen het bedrijfsleven kan onderscheid gemaakt worden tussen bedrijven die profiteren van Schiphol zoals toeleveringsbedrijven en bedrijven die, net als omwonenden, (geluid-)hinder ondervinden van Schiphol. Bij bedrijven kan sprake zijn van zowel directe- als indirecte werkgelegenheid door de aanwezigheid van de luchthaven.

#### 6.2.8. CROS

De Wet luchtvaart stelt dat de CROS tot taak heeft om door overleg tussen de, in Artikel 8.34, bedoelde betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Door informatie-uitwisseling en overleg zal getracht worden oplossingen te vinden voor problemen op het gebied van milieu en externe veiligheid. Een en ander kan leiden tot afspraken over het verminderen van hinder, maatregelen in de ruimtelijke ordening of ter verbetering van de leefbaarheid. Elk van de leden behoudt volledige verantwoordelijkheid voor de eigen taken; CROS heeft zelf geen bevoegdheden op het gebied van de operatie van de luchthaven of de ruimtelijke inrichting. Om CROS tot een succes te maken is daarom het gezamenlijk overleggen en zoeken naar oplossingen voor hinder van wezenlijk belang, evenals het nakomen van mogelijke afspraken die worden gemaakt. Dat vraagt om vertrouwen in elkaar en openheid van zaken.

#### 6.2.9. Luchtvaartsector

De sector bestaat uit:

- Amsterdam Airport Schiphol (AAS), exploitant van de luchthaven;
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
- luchtvaartmaatschappijen.

De inspanningsverplichting van de luchtvaartsector bestaat uit:

- informatie verschaffen aan het klachtenbureau en het Bureau CROS ter uitvoering van de Regeling Milieu Informatie;

- in samenwerking met het Klachtenbureau en het Bureau CROS een communicatiejaarplan opstellen;
- nakomen van afspraken die in CROS gemaakt worden;
- het trekken van CROS-werkgroepen en/of projecten, waaronder de werkgroep Hinderbeperking en de werkgroep Klachtenbeleid;
- het leveren van een nog te bepalen financiële bijdrage;
- de luchtvaartsector zorgt voor duidelijke aanspreekpunten in hun organisaties en voldoende inhoudelijke ondersteuning van de CROS op grond van hun expertise en gegevens waarover zij beschikken.

Het belang van de sector is primair groei en continuïteit van de luchtvaart, om te voldoen aan het Rijksbeleid dat Schiphol mainport is en moet blijven en secundair een goede relatie met de omgeving. De kaders waarbinnen groei mogelijk is, wordt gevormd door de Wet luchtvaart.

#### 6.2.10. Pers

De rol van de pers is het vergaren en verspreiden van nieuws om de burgers te informeren. Zij handelt vanuit die rol autonoom. De pers heeft geen belang bij structuren en afspraken van andere actoren.

### **6.3. Belangenanalyse**

#### 6.3.1. Inleiding

Het standpunt van het Rijk is dat Schiphol mainport moet blijven. In principe betekent dit dat Schiphol moet groeien om aan die doelstelling te kunnen blijven voldoen. Daarnaast is door het Rijk gesteld dat de hinder van Schiphol niet mag toenemen. Enerzijds groei en anderzijds geen toename van de overlast staat als "dubbeldoelstelling" bekend.

De gemeentebesturen en bewonersvertegenwoordigers willen een goede balans tussen economie, milieu en volksgezondheid en vragen in dat kader om beperking van hinder en om bewaking van veiligheid.

In hoofdstuk 5. Visie is reeds aangegeven wat de Cluster noord wil bereiken. Als randvoorwaarde is gesteld het bereiken van een balans tussen economie en milieu. In de volgende paragrafen van dit hoofdstuk wordt aangegeven wat het milieubelang in het algemeen en het economisch belang van Schiphol in het bijzonder is.

#### 6.3.2. Milieu

In de Milieuviesies van de IJmondgemeenten is vastgelegd dat de gemeenten streven naar een duurzame ontwikkeling. Daaronder wordt verstaan een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie, zonder daarmee toekomstige generaties te beperken in hun behoeftevoorziening. Gezocht dient te worden naar een samenhang tussen de fysieke kwaliteit van de woonomgeving en de sociale samenhang tussen de bewoners en het leefklimaat. Het leefklimaat wordt door Schiphol beïnvloed vanwege geluid, veiligheid en de luchtkwaliteit.

#### 6.3.3. Werkgelegenheid

In november 2003 deed Amsterdam Airport Schiphol onderzoek, via een enquête, naar de werkgelegenheid op Schiphol. Een en ander is verwoord in het Regioplan. Uit het onderzoek is

gebleken dat het aantal werknemers 57.099 (exclusief uitzendkrachten) is, verdeelt over 542 bedrijven. Het aantal uitzendkrachten bedraagt 2.021. Van dit aantal werknemers is 56,8% afkomstig uit het CROS-gebied. Een groot deel is afkomstig van binnen de 35 Ke zone (18,6%) en Amsterdam (18,7%). Het aandeel werknemers uit de rest van het CROS gebied bedraagt 19,5%. Dat zijn 9.265 werknemers. Het aantal mensen uit de Cluster noord werkzaam op Schiphol bedraagt 1.531. Per gemeenten is dat voor Velsen 674, Beverwijk 278, Castricum 270, Heemskerk 235 en Uitgeest 74. (Noot: van het totaal aantal werknemers (57.099) is van 9.683 werknemers de postcode niet bekend.) In 2002 was dat aantal 1.434

## **7. Toekomstige samenwerking en communicatie**

### **7.1. Inleiding**

In de voorgaande hoofdstukken is aangegeven wat de visie is, wat de randvoorwaarden zijn, wie de actoren zijn en welke belangen er spelen. In dit hoofdstuk wordt, in heldere afspraken, vastgelegd hoe de communicatie en werkwijze tussen de verschillende, bij de Schipholproblematiek betrokken actoren in de cluster Noord, in de toekomst plaatsvindt.

### **7.2. Structuur- en communicatieafspraken**

De cluster zal, om zijn doelen te kunnen bereiken, intensief moeten communiceren met rijksoverheid, provincie, omliggende regio's en de sector. Niet alleen om de belangen van haar inwoners te behartigen, maar ook om naar de meest actuele kennis te zoeken op een ingewikkeld terrein als de luchtvaart om tot hinderbeperking te komen.

Het overlegplatform CROS is het huidige kader voor de na te streven afstemming, maar Cluster noord onderkent tegelijkertijd de beperkingen van de CROS, te weten:

- de rijksoverheid is er niet in vertegenwoordigd;
- de beschikbare deskundigheid en expertise is van één van de belanghebbenden in de CROS en derhalve niet onpartijdig;
  - de CROS is dusdanig aan de huidige regelgeving gebonden dat het zoeken naar minder hindergevend alternatieven al gauw wordt afgewezen, louter en alleen "omdat het niet past in de huidige regelgeving".

De cluster is daarom van mening dat de CROS verbeterd moet worden en er andere afstemmingsvormen met de overheden en de sector dienen te worden gevonden.

- **Samenwerking**

De van Schiphol ondervonden hinder blijft niet beperkt tot de individuele gemeentegrenzen. Dat geldt niet alleen voor het aspect milieu, maar ook voor economie – werkgelegenheid en ruimte. Daar waar gemeenschappelijke belangen spelen is een gezamenlijk optrekken van wezenlijk belang om, zoals in de milieuvisie is verwoord, te voorkomen dat de ontwikkelingen rond Schiphol gepaard gaan met beperkingen in ruimtelijke ontwikkelingen. Dan kan zelfs gesproken worden van "samen sterk".

- **(Voor)overleg**

De Schipholproblematiek wordt besproken in het bestaande overleg tussen de portefeuillehouders milieu(PHC-M)+ Castricum.

De frequentie is verhoogd naar 1 maal per maand. In dat overleg wordt alleen gesproken over Schiphol. De planning is zodanig dat deze structuur, indien van toepassing, tevens gebruikt wordt als vooroverleg voor de plenaire vergaderingen van CROS. In die gevallen wordt het overleg gecombineerd met vooroverleg met de bewonersvertegenwoordiger.

Per gemeente neemt één bestuurder en één bewonersvertegenwoordiger deel aan het overleg. Tenslotte wordt een structureel overleg gepland met de vertegenwoordigers van actiegroeperingen zoals milieudefensiegroep Goed-Aardig, het Platform Velsen Overlast Schiphol, het Platform Vlieghinder Regio Castricum, de Werkgroep Luchtruim IJmond en de Dorpsraad van Wijk aan Zee.

Naast geluid is ook externe veiligheid een onderwerp dat aan de orde komt binnen CROS. Externe veiligheid is de bevoegdheid van de burgemeester. Dit betekent dat er afstemming nodig is tussen de burgemeesters en het PHC-M + Castricum op het moment dat binnen CROS over externe veiligheid wordt gesproken. In dat geval maakt de Milieudienst IJmond een gespreksnotitie voor de portefeuillehouders en de burgemeesters die dit onderling afstemmen. In het PHC wordt het onderwerp besproken en afgestemd.

- Collegevoorstellen

Collegevoorstellen worden voorbereid door de, bij de Milieudienst IJmond, met Schiphol belaste ambtenaar bij het team Milieubeleid en Juridische Zaken. De tekstvoorstellen worden door de schakelfunctionarissen binnen de milieudienst omgezet in de voor de gemeenten gebruikelijke formats. Na het collegebesluit vindt afstemming plaats met lokale (actie)groepen of betrokkenen. Overigens betekent die afstemming niet dat alle aangevoerde op- en aanmerkingen ook doorgevoerd worden. Vervolgens vindt behandeling in commissie/raad plaats. Bij de stukken voor de commissie / raad wordt melding gemaakt van een eventueel minderheidsstandpunt. Uit ervaring is gebleken dat de termijn voor het indienen van bezwaar of beroep dermate klein is dat behandeling in commissie soms en in de raad helemaal niet haalbaar is. In die gevallen wordt bezwaar/ beroep aangetekend met het voorbehoud van goedkeuring door de raad en wordt de mogelijkheid het bezwaar/beroepschrift aan te vullen geclaimd.

- Raad- en commissie informatie

Om de raad- en commissieleden te informeren over actuele zaken en eventuele ontwikkelingen rond Schiphol wordt na iedere CROS-vergadering de 'uitkomst' daarvan bekend gemaakt. Deze informatie kan beschouwd worden als voortgangsrapportages.

- Ondertekening

Gelet op de visie staat er veel te gebeuren. Vaak is de uitvoering ook gebonden aan (wettelijke) termijnen en wordt de reactie onder voorbehoud van goedkeuring door de raad, ingediend. Met name waar sprake is van wettelijke termijnen (zienswijzen en bezwaren) betekent de huidige werkwijze, het ondertekenen door het bevoegd gezag (de colleges), veel tijdverlies in een situatie waar de voorbereidingstijd toch al kort is. Het ondertekenen van aan tijdgebonden elementen wordt, daar waar het niet anders kan, opgedragen aan de voorzitter van het Dagelijks Bestuur van de Milieudienst IJmond namens de Cluster Noord.

- Communicatie

In juni 2003 heeft Milieudienst IJmond een communicatieplan opgesteld waarin wordt beschreven hoe Cluster Noord omgaat met berichtgeving rondom de Schipholproblematiek richting haar bewoners. De informatie bestaat uit het verstrekken van algemene achtergrondinformatie over de luchthaven, het geven van actuele informatie over ontwikkelingen binnen CROS en informatie over de rol en de standpunten van de IJmondgemeenten. Inmiddels wordt het communicatieplan uitgevoerd en zijn de volgende communicatiemiddelen in gebruik:

- de website van de Milieudienst IJmond bevat (actuele) informatie over de IJmond en vliegverkeer;

- in december 2003 / januari 2004 heeft informatie over de IJmond en vliegverkeer op de gemeentepagina's van de verschillende gemeenten gestaan;
  - in nauw overleg met de clustervertegenwoordiger geeft de Milieudienst IJmond persberichten uit naar aanleiding van de plenaire vergadering van CROS of actuele ontwikkelingen / standpunten van Cluster Noord.
- Voorbereiden CROS
 

De voorbereiding van de CROS plenair vindt plaats in werkgroepen. Vanuit de Cluster noord wordt geparticipeerd in het Agendaoverleg, de werkgroep Hinderbeperking, de werkgroep Klachten en de werkgroep Communicatie De werkgroepen komen ± 1 maal per maand bij elkaar.

Binnen de cluster worden de vergaderingen van CROS plenair zowel ambtelijk als bestuurlijk voorbereid.

Bij de ambtelijke voorbereiding zijn betrokken de ambtelijk vertegenwoordigers van de Cluster noord, Cluster noordmidden (Zaanstad, Wormerland en Oostzaan), Cluster noordwest(Haarlem en Haarlemmerliede/Spaarnwoude) en Castricum.

Bestuurlijk vindt afstemming plaats tijdens de PHC-M + Castricum vergaderingen.

Waar naast deze structuur behoefte bestaat aan vooroverleg met plaatselijke groeperingen/ actiegroepen wordt dat door de gemeenten zelf afgestemd. De bestuurlijke vertegenwoordigers van de cluster stemmen onderling af of er behoefte is aan informeel bestuurlijk overleg met hetzij de voorzitter van CROS dan wel andere clusters.

Aansluitend aan dit bestuurlijke overleg vindt overleg plaats met de bewonersvertegenwoordigers.

Het bijwonen c.q. participeren van derden in de vooroverleggen wordt alleen toegestaan na goedkeuring door de leden van het overleg.

De bewonersvertegenwoordigers hebben hun eigen vooroverleg. De clustertrekker van de bewoners heeft daarnaast nog vooroverleg met de clustertrekkers van de andere clusters.

## 8. Actieprogramma

In dit hoofdstuk staat beschreven hoe de visie in hoofdstuk 5. wordt vertaald naar een strategie en de daarbij horende uitvoering in een actieprogramma.

### 8.1. Strategie

De strategie is gericht op het realiseren van hetgeen in hoofdstuk 5. Visie is uitgewerkt. Realisatie daarvan vindt plaats langs de navolgende pijlers:

- a. participeren in verschillende overlegstructuren zoals CROS;
- b. reactief blijven;
- c. pro-actief zijn/worden;
- d. inspelen op actuele ontwikkelingen.

Daarbij wordt opgemerkt dat sprake is van een zekere mate van flexibiliteit vanwege hetgeen onder d. inspelen op actuele ontwikkelingen is aangegeven.

### 8.2. Uitvoering

In deze paragraaf worden de acties met betrekking tot participeren, reactief blijven en de eerste vier pro-actieve acties uitgewerkt en specifiek gemaakt volgende de "ODAT-methodiek". Dit betekent dat voor iedere actie wordt aangegeven wat het **Onderwerp** is, wat het **Doel** is, hoe het onderwerp **Aangepakt** wordt en wanneer (**Tijd**).

#### **a. participeren in verschillende overlegstructuren zoals CROS**

*Onderwerp : evaluatie deelname/participatie in CROS*

*Doel : voorbereiden besluit tot verdere deelname aan CROS*

*Aanpak : brainstormen in het PHC milieu*

*Tijd : januari 2005*

*Onderwerp : evaluatie CROS*

*Doel : evalueren van de huidige werkwijze binnen CROS zelf*

*Aanpak : 1. workshops voor alle leden van CROS (bestuurders, bewoners en  
luchtvaartsector)*

*2. invullen enquête*

*Tijd : januari 2005*

*Onderwerp : structureel overleg plannen met Rijk en provincie*

*Doel : uitwisselen van informatie en standpunten, creëren van draagvlak voor  
standpunten van cluster noord*

*Aanpak : afspraak maken met actoren en agenda bepalen*

*Tijd : medio juni gepland voor een eerste overleg in het najaar 2004*

*Onderwerp : structureel overleg met (lokale) belangenorganisaties*

*Doel : uitwisselen informatie en standpunten*

*Aanpak : afspraak maken met actoren en agenda bepalen*

*Tijd : medio juni gepland voor een eerste gezamenlijk overleg in september*

*Onderwerp* : overleg eigen bestuurder met bewonersvertegenwoordiger(s)  
*Doel* : afstemming lokaal belang en bepalen standpunt  
*Aanpak* : afspraak maken met actor en agenda bepalen  
*Tijd* : medio mei voor een eerste gesprek eind mei

#### **b. reactief blijven**

*Onderwerp* : reageren op MER en uitvoeringsbesluiten  
*Doel* : indienen zienswijze/ bezwaarschrift namens de cluster noord  
*Aanpak* : voorbereiding door Milieudienst. Behandeling in college, commissie en raad  
*Tijd* : medio mei 2004

*Onderwerp* : reageren op evaluatie wetgeving  
*Doel* : wetsaanpassing overeenkomstig het gestelde in deze visie.  
Aandacht voor Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) in een op te stellen MER tbv de evaluatie. Ook meenemen dat de luchtvaart onder het Kyoto-protocol gebracht dient te worden (CO<sub>2</sub>-uitstoot)  
*Aanpak* : voorbereiding inspraakreactie door Milieudienst  
*Tijd* : van eind 2004 tot tweede helft 2006

*Onderwerp* : reageren op Nota Ruimte  
*Doel* : aanpassing nota ten aanzien van voor de uitbreiding van Schiphol gereserveerde ruimte  
*Aanpak* : voorbereiding inspraakreactie door Milieudienst  
*Tijd* : medio mei 2004

#### **c. pro-actief zijn/worden**

*Onderwerp* : uitdragen strategische nota Schiphol  
*Doel* : informeren over de visie van de gemeenten binnen cluster noord over Schiphol  
*Aanpak* : gezamenlijke presentatie aan commissies van de gemeenten, persbericht tbv inwoners, CROS, provincie, Rijksoverheid  
*Tijd* : medio juni 2004 – november 2004

*Onderwerp* : kaartenactie op strategisch moment  
*Doel* : wetsaanpassing overeenkomstig het gestelde in deze visie  
*Aanpak* : kaartenactie  
*Tijd* : 3<sup>e</sup> kwartaal 2004



**Onderwerp** : organiseren van een bijeenkomst met ( politieke) beslissers voor een debat

**Doel** : creëren van draagvlak en beeldvorming

**Aanpak** : debat

**Tijd** : 4<sup>e</sup> kwartaal 2004

**Onderwerp** : aandacht voor de problematiek in de IJmond bepleiten bij de EU

**Doel** : creëren van draagvlak en beeldvorming alsmede pleiten voor het onder het Kyoto protocol brengen van de luchtvaart

**Aanpak** : schriftelijk, uitnodigen Euro parlementariërs voor een debat

**Tijd** : 4<sup>e</sup> kwartaal 2004

In deze nota is volstaan met het uitwerken van de eerste drie acties in de ODAT-methodiek. De overige acties zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Activiteit	Tijdpad	Actoren	Status
Bevorderen erkenning Omegam meetpunten, presenteren meetresultaten Aandacht voor het initiatief van de Stichting Geluidsnet	1 <sup>e</sup> helft 2005	MDIJ, gemeenten	Uitwerken
Nader te bepalen actie richting Rijk vlak voor evaluatiemoment Wet luchtvaart	Begin 2006	MDIJ, gemeentebesturen, lokale groepen, inwoners	Uitwerken
Bevorderen rolscheiding binnen CROS ten aanzien van informatieverstrekking (onafhankelijk klachtenbureau) De analyse en rapportage van de klachten dient een wetenschappelijke basis/opzet te krijgen		clustervertegenwoordiger	Uitwerken
Informereren door bestuurders van 'eigen' Schiphol activiteiten	Continu	MDIJ, bestuurders	Loopt
Dagelijkse hinderkaart		MDIJ	uitvoeren
Bevorderen studies naar minder luidruchtige vliegtuigen en de consequenties voor de hinder daarvan		clustervertegenwoordiger	uitwerken
Planschaderegeling uitbreiden en versimpelen		clustervertegenwoordiger	uitwerken
Isolatieregeling uitbreiden		clustervertegenwoordiger	uitwerken
Compensatie gederfd woongenot		clustervertegenwoordiger	uitwerken

Verhuispremieregeling		clustervertegenwoordiger	uitwerken
Handhaving niet op basis van jaargemiddelde, maar een kortere periode		Clustervertegenwoordiger, MDIJ, gemeenten, lokale groepen	uitwerken
Grotere openbaarheid CROS		clustervertegenwoordiger	Bij evaluatie CROS meenemen

MDIJ = Milieudienst IJmond

#### **d. inspelen op actuele ontwikkelingen**

Naast het volgen van de in gang gezette ontwikkelingen die zouden moeten leiden tot een 6<sup>e</sup> en/of 7<sup>e</sup> baan wordt volstaan te melden dat ingespeeld zal worden op actuele ontwikkelingen. De uitwerking zal ook geschieden volgens de ODAT-methodiek.

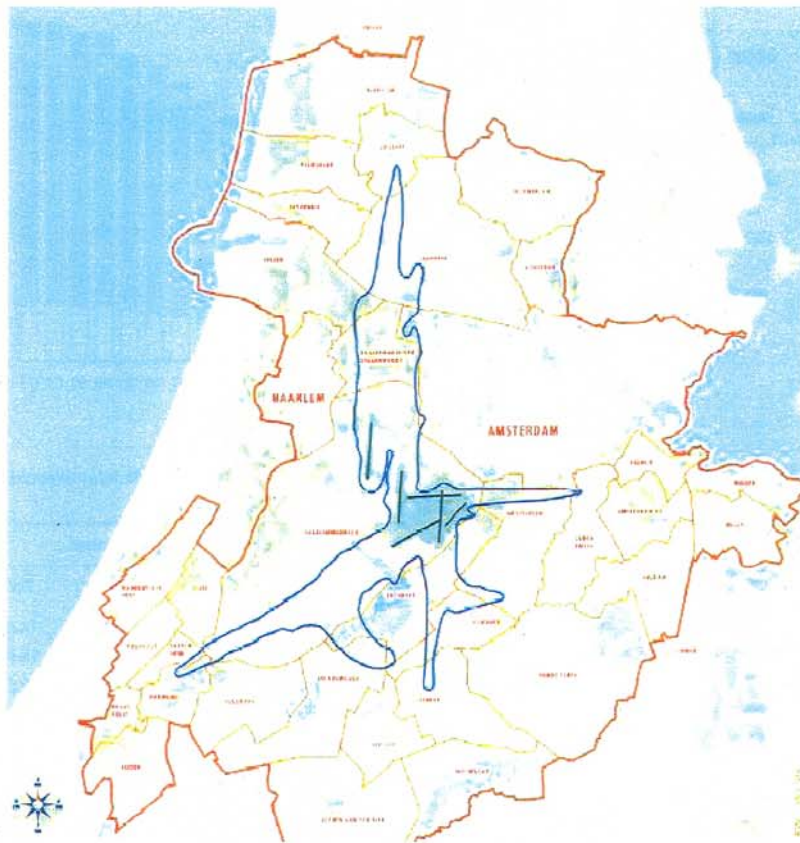
### **8.3. Evaluatie**

Om te kunnen beoordelen wat de resultaten van de inspanningen zijn is het noodzakelijk regelmatig te evalueren en zonodig de prioriteitstelling aan te passen. Daartoe wordt ieder kwartaal in het phc-milieu + Castricum de uitvoering geëvalueerd.

## **Bijlagen**

- indeling CROS gebied (2003)
- meerjarenklachten overzicht gemeenten in de cluster noord
- 20 KE- contour en beperkingengebied geluidgevoelige bestemmingen op grond van de Wet luchtvaart, na wijziging van het luchthavenverkeer- en indelingbesluit Schiphol d.d. 2 september 2004

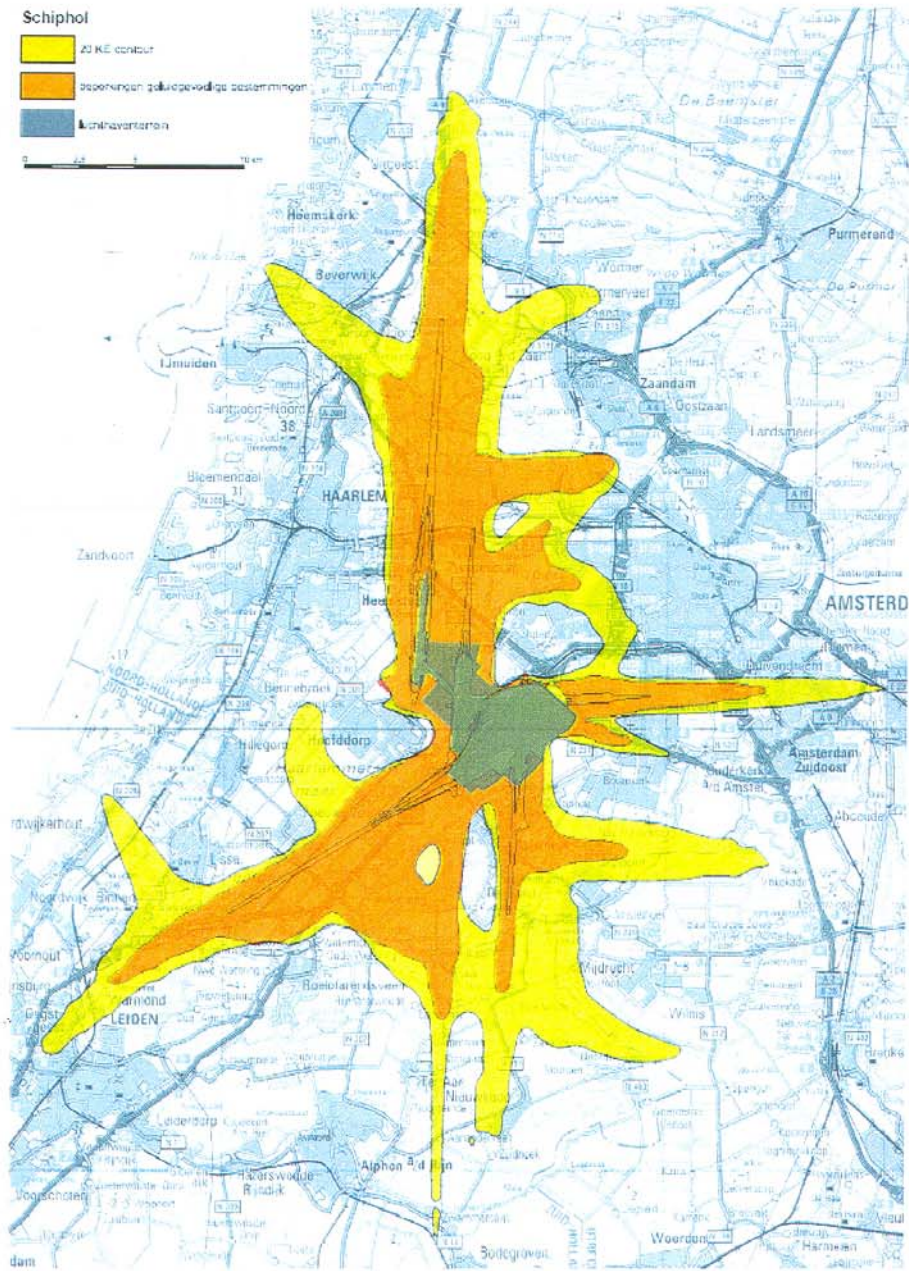
CROS 2003



## Meerjarenklachten overzicht

Het overzicht heeft betrekking op de jaren 2001, 2002, 2003, en 2004 eerste halfjaar 2004. Daarbij wordt opgemerkt dat de Polderbaan vanaf 20 februari 2003 in gebruik is genomen. Tot 20 februari 2003 werd de overlast voornamelijk veroorzaakt door de Zwanenburgbaan. Daarna door de Polderbaan.

	2001		2002		2003		2004	
	<i>klagers</i>	<i>klachten</i>	<i>klagers</i>	<i>klachten</i>	<i>Klagers</i>	<i>klachten</i>	<i>klagers</i>	<i>klachten</i>
<b>Beverwijk</b>	17	1507	15	908	88	2194	77	8572
<i>Nacht</i>	10	193	7	213	21	93	18	252
<b>Wijk aan Zee</b>	1	1	0	0	29	189	7	70
<i>Nacht</i>	0	0	0	0	3	3	1	1
<b>Castricum</b>	110	5917	126	10320	631	42778	514	50690
<i>Nacht</i>	68	968	105	220	568	14035	342	8744
<b>Heemskerk</b>	43	611	46	514	139	5687	78	6315
<i>Nacht</i>	17	886	20	508	59	1044	39	832
<b>Uitgeest</b>	40	747	32	591	169	3948	151	9379
<i>Nacht</i>	30	293	22	299	131	2926	87	4422
<b>Velsen-Noord</b>	3	79	2	10	32	537	22	1191
<i>Nacht</i>	2	154	2	25	1	5	4	7
<b>Velsen-Zuid</b>	10	458	12	54	91	10088	79	23209
<i>Nacht</i>	4	88	5	29	15	222	14	881
<b>Velserbroek</b>	74	292	41	190	210	3927	191	6249
<i>Nacht</i>	11	22	13	17	66	241	29	200
<b>Santpoort-N</b>	23	992	18	752	79	1970	70	3703
<i>Nacht</i>	10	153	9	138	23	114	9	47
<b>Santpoort-Z</b>	20	119	23	190	44	598	40	850
<i>Nacht</i>	10	18	5	16	14	34	4	9
<b>Driehuis</b>	11	124	10	29	77	3018	54	4970
<i>Nacht</i>	1	2	0	0	16	67	13	46





Gemeente  
**Oostzaan**



**Gemeentehuis**  
 Bezoekadres Kerkbuurt 14, 1511 BD Oostzaan  
 Postadres Postbus 15, 1510 AA Oostzaan  
 Telefoon 075-684 7777  
 Fax 075-684 7778  
 E-mail postbus@oostzaan.nl  
 Internet www.oostzaan.nl

Aan Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
 Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
 Adres Postbus 90771  
 2509 LT DEN HAAG

**Grondgebiedzaken**

Uw kenmerk / Uw brief  
 Ons kenmerk GBW-HBO/ 05 3008  
 Datum 30 juni 2005  
 Behandelend ambtenaar ~~H. Bouw~~  
 Cluster Bouwen, wonen en milieu  
 Rechtstreeks telefoon ~~0733xxx~~  
 e-mail ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~  
 Bijlagen

Onderwerp evaluatie Schipholbeleid

Geachte heer / mevrouw,

VERZONDEN 30 JUNI 2005

De evaluatie van de Schipholwet leeft sterk onder de gemeenten rondom de luchthaven. In verschillende bijeenkomsten is gebleken dat een aantal verbeterpunten breed wordt gedragen. De gemeente Oostzaan vormt samen met de gemeenten Wormerland en Zaanstad de cluster Noord-midden in de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS). In overleg met de andere clustergemeenten en de bewonersvertegenwoordigers is een aantal verbetervoorstellen tot stand gekomen. U bent hierover bij brief reeds geïnformeerd door de gemeente Zaanstad.

Door middel van deze brief benadrukken wij nogmaals de eerder genoemde brief van de gemeente Zaanstad namens de cluster Noord-midden.

Hopgachtend,  
 burgemeester en wethouders,

H.P.M. Beentjes  
 secretaris

Th.E. Smit  
 loco-burgemeester

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 4 JULI 2005	
Afdoeningstermijn: 01-08-2005	
Ter behandeling aan:	
LH	Opbergen





XXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXX XX KUDELSTAART

College van Burgemeester en Wethouders  
van de Gemeente Aalsmeer  
Wethouder C.J. Wijnen  
Postbus 253  
1430 AG AALSMEER

**betreft:** Nieuwe Wet Luchtvaart  
**datum:** 3 juni 2005

Geachte heer Wijnen,

In Het Witte Weekblad van 2 juni jl. lees ik dat u van plan bent vóór 1 juli aanstaande verbeterplannen voor de Nieuwe Wet Luchtvaart aan te leveren bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Uw oproep in April aan burgers om hiertoe voorstellen in te leveren, heb ik gemist, omdat ik die maand in het buitenland vertoefde. Graag doe ik u nu alsnog enkele voorstellen. Ik richt mij dan speciaal op de uren rond de scheiding van dag en nachtrust (s ochtends 5-7 uur en 's avonds 22.00-01.00 uur). Ook richt ik mij vooral op startende vliegtuigen, omdat die over het algemeen (vd vermogen, zware - kerosine - last) veel meer hinder veroorzaken. Ik maak u er ook op attent dat de meeste hinder ondervonden wordt van de Aalsmeerbaan en van startende vliegtuigen in Zuidelijke richting vanaf Kaagbaan en Zwanenburgbaan.

#### 1. Spreiding

In de bijeenkomst in de burgerzaal over Schiphol, gehouden in 2004, werd door veel inwoners van Aalsmeer een oproep gedaan het lawaai, de stank en de milieuvervuiling zo veel mogelijk te spreiden. In dezelfde bijeenkomst opperde mevrouw Ada Wildeman als voorzitter van de CROS de mogelijkheid net als de weersvoorspelling in de toekomst op basis van de weersverwachting ook uitspraken te doen over de te verwachten hinder, zodat je tevoren kunt beslissen of je buiten op je terras of in je tuin zult gaan zitten of niet. Spreiding en dus evenredige verdeling van hinder lijkt het meest rechtvaardig. Dat moet in de tijd gezien dan wél over een langere periode dan een dagdeel worden gezien. Ik baseer mij mede op mijn werk in de terminale thuiszorg en in hospice Thamer Thuis in De Kwakel. Ik doe dat werk meestal buiten de kantooruren. Ik merk dan vooral in de zomermaanden, als het erg druk is op Schiphol, het volgende: Er komen enkele vliegtuigen kort na elkaar (interval 3 minuten) laag over. Gevolg: alle patiënten wakker en onrustig. Het is dan even - ±20 minuten - stil, (d.w.z. datje in de verte vliegtuigen hoort, die van andere banen gebruik maken) waardoor de mensen weer inslapen en dan komen er wéér enkele vliegtuigen kort na elkaar over.

Dit alles zonder dat de windrichting of andere omstandigheid in die tussentijd is veranderd. Zorg dus voor spreiding verder gespreid over de dag of de week.

#### 2. Uitdraaien

Niet voor niets zijn er bij iedere baan aanvliegroutes met richtpunten. Het aanvliegpunt voor landen op de Aalsmeerbaan ligt bijvoorbeeld boven Nieuwkoop. Dit zijn en blijven echter richtpunten, zonder de (wettelijke) verplichting daar precies gebruik van te maken. Door de GPS (Global Positioning System) komen steeds vaker toestellen op een laat en

laag moment indraaien. Zo kan het voorkomen dat een toestel in de hele lengterichting laag over de Kudelstaartseweg vliegt en pas boven de Hommeer op de aanvliegeroute komt Nogmaals: bij landende vliegtuigen is de hinder minder groot dan bij startende. Deze aanvliegeroutes worden echter bij het starten helemaal niet meer aangehouden. Zodra het vliegtuig enkele honderden meters gestegen is, wordt het kennelijk vrij gelaten om uit te draaien naar de uiteindelijke richting van bestemming. Dit betekent dat het vliegtuig schuin een bocht maakt. Met hellende vleugels in een bocht heeft het veel meer motorvermogen nodig, dan wanneer het rustig rechtuit zijn weg zou vervolgen om pas op grote hoogte van koers te veranderen.

Het vliegtuig maakt dus niet alleen méér lawaai en verbruikt méér kerosine (= stookolie!), maar komt ook boven woongebieden (de aanvliegeroutes en richting van de banen zijn immers zo gekozen om zo veel mogelijk de woongebieden te ontzien).

Uithoorn heeft veel meer last dan nodig door te vroeg uitdraaien vanaf de Aalsmeerbaan en Aalsmeer lijdt veel sterker dan nodig door vroegtijdig uitdraaien vanaf de Zwanenburgbaan en vanaf de Kaagbaan.

### 3. Houding Luchtverkeersleiders

Luchtverkeersleiders hebben een machtspositie. Het meest navrante voorbeeld is de ramp in de Bijlmermeer, waar de vliegers geen toestemming hadden gekregen om de meest nabije baan op te zoeken, maar gedwongen werden een omweg over de Bijlmer te maken. In een vergelijk met luchtverkeersleiders van andere vliegvelden in ons land (allen hebben dezelfde opleiding in Hoofddorp doorlopen) blijken de luchtverkeersleiders van Schiphol zich ook superieur te voelen: zij zijn belangrijk, hebben de meeste vliegtuigen en zijn de spin in het netwerk. Bij de opleiding wordt er amper op deze aspecten gelet en later tijdens het werk komt het vrijwel helemaal niet meer aan de orde. Het vliegwereldje is gesloten en op zichzelf gericht. Dit bevordert wellicht de veiligheid, maar de andere aspecten (sociaal, milieu e.d.) komen beslist enorm tekort

### 4. Vertegenwoordigd?

Het valt mij op dat in Uithoorn, mede door het duidelijk aan de weg timmeren van het Platform Overlast Schiphol Uithoorn (zie het grote artikel in dezelfde editie van Het Witte Weekblad), veel meer gereageerd wordt op veranderingen vanuit Schiphol.

Van de vertegenwoordigers van de bevolking van Aalsmeer in het bestuur van CROS, wordt zelden iets vernomen. Ik zou niet eens weten wie het zijn en geen van mijn buurtgenoten of anderen plaatsgenoten, die ik er wel eens naar gevraagd heb, kon vertellen door wie wij in dat platform worden vertegenwoordigd. Waarom roepen die mensen niet eens op om u bij te staan bij het verzamelen van reacties voor zo'n missie naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat? Hopelijk kunt u uw gezag eens aanwenden dat die mensen uit de anonimiteit treden en tot (re-)actie over gaan.

Vertrouwende u hiermee enkele bruikbare gesprekspunten te hebben aangereikt, wens ik u succes in uw missie naar het Ministerie.

Hoogachtend,

XXXXXXXXXX

X XXXX  
XXXXXXXXXX  
XXXX XX Aalsmeer  
Tel. 0297 326016

XXXXXX

Aalsmeer, 20 april 2005

Gemeente Aalsmeer,  
t.a.v. de Heer XXXXXXXXXXXX  
Postbus 253,  
1430 AG Aalsmeer

Weledele Heer,

Betreft evaluatie schipholbeleid

De toename van het aantal vliegbewegingen over het grondgebied Aalsmeer vanaf de Aalsmeerbaan 36R-18L heeft twee oorzaken.

Ten eerste het wijzigen van het preferent baangebruik ten gunste van het gebruik van de Buitenveldertbaan teneinde het aantal huizen in de 35 Ke-geluidszone te doen dalen van 15.000 naar 10.000 zoals vastgelegd in de Planologische Kern Beslissing over Schiphol.

Ten tweede het in gebruik stellen van de Polderbaan tengevolge van het in werking treden van de wijziging van de Wet Luchtvaart de zg Schipholwet, waardoor het gebruik van de Buitenveldertbaan door de lobby van de gemeente Amsterdam drastisch is afgenomen ten koste van de Polderbaan en de Aalsmeerbaan.

Verbetervoorstellen

ad 1  
Wijzigen preferent baangebruik zoals vóór de Pkb SPL

- ad 2
- Nachtperiode verlengen naar 07.00 uur
  - Na 20.30 uur de Aalsmeerbaan niet meer gebruiken als het weer dit toelaat.
  - Segregatie van vliegtuigen, geen zware vliegtuigen van de Aalsmeerbaan.
  - Westelijk tolerantiegebied Aalsmeerbaan verschuiven in oostelijke richting.
  - Na de start de vliegtuigen uit laten vliegen op een koers van 160 graden.
  - Ook onder VMC de landende vliegtuigen de normale aanvliegeroute laten vliegen.

Gaarne bereid een en ander toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,

X XXXX

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Verzonden: dinsdag 17 mei 2005 8:36

Aan: info

Onderwerp: evaluatie wet luchtvaart

Beste meneer van XXXXX

Blij ben ik met het voornemen ook vanuit de gemeente te reageren op de toename van de vliegtuigherrie. Tegelijkertijd ontkom ik niet aan de gedachte, dat ook dit keer niets zal worden bereikt. Net zoals blijktbaar destijds door wethouwer P. Boom is toegestaan met een toename van het aantal vliegbewegingen, omdat er bij Aalsmeerbaan een dunbevolkt gebied is.

Een argument van niets, onbegrijpelijk. Twee gebieden hebben een probleem: de Buitenveldertbaan en de Aalmeerbaan e.o., de één dichtbevolkt; de ander dunbevolkt.

Voor de één los je het probleem op (minder vliegbewegingen); voor de ander maak je het probleem groter (meer vliegbewegingen). Ik kon mijn oren niet geloven.

Het is ondraaglijk. Iedere dag vanaf 07:30 en ook enorme grote kisten.

Familie en vrienden geloven hun ogen niet. De geluidsoverlast is allesoverheersend; geen rust (mijn zoontje heeft een kamer op zolder en gaat soms pas om 23:00 slapen als er is uitgevlogen). De vliegtuigen vliegen via het raam de zolderkamer binnen; geen normaal gesprek in de tuin en studeren kun je ook wel vergeten. En wat te denken aan de vieze lucht die de vliegtuigen achterlaten. Zonde van het wonen in Aalsmeer, want dat is leuk en prettig. Ik wil het liefst verhuizen en dan vlucht ik voor Schiphol. Ik werk gelukkig 4 dagen per week; dan is mijn uitvlucht.

Het moet echt veranderen, dus er moet minder worden gevlogen (vooral het landen). En Schiphol moet zich eindelijk eens sociaal gaan opstellen. Plaats geluidsmeters en meet de luchtkwaliteit. Maar ik geloof er niet meer in. Schiphol windt Aalsmeer om de vinger. Dat is al gebleken.

Er is daarom maar één oplossing:

- Verklaar mijn woongebied i.p onbewoonbaar, tenzij de bewoner er voor kiest om hier te blijven.
- Schiphol moet gedupeerden een 'oprotpremie' aanbieden.

Met vriendelijke groet,

XXXXX XXX XXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXX XX Aalsmeer.

**V00132**

Van: ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

Verzonden: donderdag 28 april 2005 13:09

Aan: ~~XXXXXXXXXXXX~~

Onderwerp: schiphol

geachte heer ~~XXXXXXXX~~

Alle voorgaande berichten werden niet verzonden omdat de ontvanger info@aalsmeer niet kende???

1. Vermijd oude zware vliegtuigen boven Aalsmeer.
2. Verleng de nachtperiode tot 07.00 uur.
3. Vlieg over de geïsoleerde huizen, dus houdt de vliegroute beter aan.
4. Vlieg minder laag over de Hornmeer door de daling later in te zetten.

Met dank

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

~~XXXXXXXXXXXX~~

~~XXXXXX~~ Aalsmeer

V00133

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXX Aalsmeer

Gemeente Aalsmeer  
Tav. Dhr  
Postbus 253  
1430 AG Aalsmeer

Aalsmeer, 15 april 2005

Betr.: Verbetervoorstellen mbt. Evaluatie Schipholbeleid

Zeer geachte heer ,

In de Nieuwe Meerbode van 14 april jl. werd de inwoners van Aalsmeer verzocht om "Verbetervoorstellen" mbt. de Wet Luchtvaart bij u in te dienen.

Ik heb de volgende voorstellen:

#### Aalsmeerbaan

- 1) Geen zware (vracht)vliegtuigen op de Aalsmeerbaan, mn. die opstijgen.
- 2) Geen nachtvluchten op Aalsmeerbaan, ook niet zogenaamd uit "overmacht" wegens omstandigheden.
- 3) Bij gebruik Aalsmeerbaan overdag: geen vliegtuigen al boven de Kommeer laten "uitwaaieren" bij opstijgen of in een "waaier" laten aanvliegen om te landen.
- 4) Wanneer de Aalsmeerbaan gesloten is, geen vliegtuigen van andere banen van Oost naar West of omgekeerd over Aalsmeer (Hornmeer) laten vliegen.

#### Nachtvluchten

Algemeen

- 5) Verlenging van de officiële nachtperiode tot 07.00 u (ipv. 06.00 u)

Zwanenburgbaan/(Polderbaan)zuidkant

- 6) Geen nachtvluchten Zwanenburgbaan/(Polderbaan) landend vanuit of opstijgend in zuidelijke richting.

Kaagbaan zuidkant

- 7) Tijdens de nacht geen landende of opstijgende zware (vracht)vliegtuigen op de Kaagbaan die aanvliegen vanuit of uitvliegen in zuidelijke of zuidoostenlijke richting.

#### TOELICHTING

ad 1) De zware (vracht)vliegtuigen krijgen moeilijk hoogte en zijn bij de Hornmeer nog erg laag. De meesten draaien bovendien richting Zuid en Zuidoost (naar Azië waarschijnlijk, en zullen in aantal snel toenemen) bij de Hornmeer, waardoor de trillingen en de enorme herrie van de brullende motoren tot in huis te voelen en te horen zijn, laat staan als je zomers in de tuin zit. Bovendien lijken de uitlaatgassen mij ook niet erg gezond. N.B. de "stille" Triple 7 van Boeing maakt bij het opstijgen net zoveel lawaai als de andere grote vliegtuigen.

ad 2) Dit is wel voorgekomen en het CROS zegt dat dit mag omdat het overmacht is.

ad 3) Indien vliegtuigen steeds dezelfde route volgen, stelt het lichaam zich erop in. Bij afwijkingen treedt er een zogenaamde "Aandachtsreflex" op, waardoor je steeds van je werk afgeleid wordt. Dit kost meer energie. (N.B. deze reflex is evolutionair bepaald en kan niet uitgeschakeld worden)

ad 4) Het CROS heeft mij verteld dat dit mag omdat ze dan op een hoogte vliegen waar ze aan andere regels gebonden zijn. Toch werken ze erg storend, omdat ze nog zoveel lawaai produceren, dat er elke keer weer een aandachtsreflex optreedt (zie onder ad 3)

ad 5) Aan het eind van de nacht slaapt iedereen in de zgn. REM-slaap, de lichtste slaapfase waaruit je snel ontwaakt. Deze slaapfase is zeer belangrijk voor ieder mens. Een chronisch tekort leidt tot geestelijke en lichamelijke klachten. (Wanneer mensen in een diepere slaapfase verkeren, komen ze door lawaai in een minder diepe slaapfase. Ieder mens heeft alle slaapfasen nodig. Bij chronische verstoring treden altijd geestelijke en lichamelijke klachten op).

ad 6 en ad 7) Het geluid draagt over water (de Westeinder) erg ver en bij de overheersende (zuid)westen winden in Nederland waait dit rechtstreeks naar Aalsmeer.

Ik hoop dat ik met bovenstaande een bijdrage heb kunnen leveren aan de evaluatie van het Schipholbeleid en verzoek u vriendelijk om mij een copie te sturen van de verbetervoorstellen mbt. de Wet Luchtvaart die u aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat opstuurt.

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

M.M. de Wolf-Hopman  
Jupiterstraat 31  
1431 XA Aalsmeer

Aan B & W. van Aalsmeer  
Postbus 253  
1430 AG Aalsmeer  
Aalsmeer, 11 mei 2005

Zeer geacht College,  
Bijgaand zend ik u een copie van een brief aan Mr. Van Heijst van de Adviescommissie Schadeschap Luchthaven Schiphol Misschien zitten er in deze brief een aantal suggesties die u als gemeente kunt meenemen in de strijd tegen de geluidshinder in Aalsmeer.  
Met vriendelijke groet,

M.M. de Wolf-Hopman

Bijlage: 1



M.M. de Wolf-Hopman  
JupiterstraatSI  
1431 XA Aalsmeer

Adviescommissie Schadeschap  
Luchthaven Schiphol  
Tav. Mr I.P.H. van Heijst  
Postbus 560  
6800 AN Arnhem

Aalsmeer, 11 mei 2005

Betr.: Schadeschap Luchthaven Schiphol/De Wolf nr 266.0238/bb: verzoek 1431 XA

Zeer geachte heer Van Heijst,

Naar aanleiding van de hoorzitting op 25 april jL heb ik nog een aanvulling.

Het blijft mij behoorlijk verbazen dat de geluidscontouren ten westen van de Aalsmeerbaan zo ver naar het oosten opgeschoven zijn en opeens zo dicht naast elkaar liggen.

Een mogelijke oorzaak zou kunnen zijn dat in de nieuwere berekeningen de variabele "overheersende westenwind" met een relatief hoog gemiddelde opgenomen is.

*Relatief hoog:* een storm komt in Nederland altijd ergens uit het zuidwesten tot noordwesten en bij mijn weten nooit uit b.v. het zuidoosten of zuiden. Deze variabele werkt daardoor zwaarder in de berekeningen door dan andere windafhankelijke variabelen.

**Echter:** Als de wind uit het zuiden (tussen ZO en ZW) waait, **stijgen er altijd** vliegtuigen op van de Aalsmeerbaan! Omgekeerd landen er altijd vliegtuigen op de Aalsmeerbaan bij wind uit het noorden (tussen NO en NW); dit gebeurt ook geregeld al 's morgens vanaf 6.00 u zoals deze week: dit zijn dus nachtluchten! (versluierd genoemd "randen van de nacht"). Voor de berekening van het actuele geluid kan dan geen gebruik worden gemaakt van een geluidsberekening waarin de variabele "overheersende westenwind" opgenomen is die bovendien ook nog relatief te sterk is! Het geluid en de stank waaien dan recht naar ons toe en worden dan echt niet teruggeduwd door een sterke westen wind.

#### Opstijgende nachtluchten op de Kaagbaan en Zwanenburgbaan

Dit gebeurt hoofdzakelijk bij overwegend westen tot zuidwesten wind. In dit geval waaieren de geluidscontouren breder naar het oosten uit zoals in uw overzicht. Indien echter geen rekening is gehouden met het feit dat geluid over water erg veel verder draagt dan over land, komen deze contouren niet ver genoeg.

In het algemeen zou ik hier nog aan toe willen voegen dat Aalsmeer midden in een kassengebied ligt. Glas weerkaatst geluid net als water veel meer terug dan het groen in groengebieden. Deze laatste absorberen geluid. Hoe zijn de variabelen "water" en "glas" in de berekeningen meegenomen en wordt het **juiste gewicht** eraan toegekend?

U vertelde mij dat de geluidscontourkaarten die u mij toonde uit 1996 stamden, volgens de "oude" berekeningen" dus. De nieuwe berekeningen zijn veel ingewikkelder ("verhullender") gemaakt (Prof. Berkhout heeft niet voor niets geen vergelijking tussen de oude en de nieuwe berekeningen mogen maken!).

In dit kader is de informatie in de Cros Nieuwsbrief nr 1-2005 op blz 5 interessant. In de Derde Voortgangsreportage van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) schrijft deze commissie: "Opvallend is dat **metingen** in het algemeen hoger, en **soms aanzienlijk hoger, blijken uit te vallen dan berekeningen**".

Mijn man en ik verzoeken u daarom vriendelijk om bij de beoordeling van onze schadeclaim ook de mening en berekeningen van een onafhankelijke akoestische deskundige mee te nemen, evenals de bevindingen van bovengenoemde commissie (CDV). Indien mogelijk zoudt u ons dan bij de al-dan-niet toekenning van onze schadeclaim de naam en de bevindingen van de akoestische deskundige kunnen noemen?

Met vriendelijke groet,

M.M. de Wolf-Hopman

**V00134**

**Van:** XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

**Verzonden:** donderdag 21 april 2005 10:41

**Aan:** info

**Onderwerp:** schiphol

Geachte heer

Zojuist u telefonisch gesproken. Bedankt voor de antwoorden op mijn vragen.

Mochten er dingen veranderd kunnen worden betreffende het storende element van het geluid dan graag het volgende.

1. de vluchten niet om zes uur 's morgens laten beginnen maar om 7 uur. Dit is meer conform de normale tijd van wakker worden voor veel mensen. Het is niet prettig om op een ongewenste manier, die niet nuttig is, eerder wakker gemaakt te worden.
2. niet meer buiten de banen zoals die contractueel vast liggen om te vliegen. Indien dit wel gebeurd dan als straf of boete een bepaald bedrag in een pot storten. Hieruit kan dan bijv. smartengeld betaald kan worden aan degenen die daar last van hebben, (er zullen dan waarschijnlijk ineens veel meer mensen zijn die zich melden met klachten.)
3. Als gemeente dient u wel onder ogen te zien dat u in een gebied, dat wettelijk beschermd wordt tegen de geluidsoverlast door de nieuwe Wet Luchtvaart, niet dient te bouwen ook al weet u bijzondere wegen te vinden, zoals de open gat regeling, om dit wel te doen. Dit getuigt niet van een goede bescherming in de toekomst van uw burgers die in de betreffende gebieden komen te wonen. Zij zullen aanvankelijk zeer blij zijn met hun woning maar na een paar jaar merken dat het niet zonder lawaai in de tuin kunnen zitten ter ontspanning vanwege het oorverdovende en het gesprekversturende geluid van de vliegtuigen, deze woonplaats tot de nodige irritaties leidt.
4. Als gemeente Aalsmeer is het misschien ter overdenking mee te nemen dat een aantal huizen, die momenteel niet binnen de contouren van de wettelijk geluidsafschermdende normering staan, toch ook wel iets vermindering van deze hinder (door kleinere maatregelen) aangeboden zouden kunnen worden; dit uiteraard i.o.m. de luchthaven Schiphol.

Ik wens u toe dat u een wijs en goed beleid voor uw burgers omtrent bovenstaande materie tot stand kan brengen.

Met vriendelijke groet,  
XXXXXXXXXXXXX

Aalsmeer

10-5-2005

Aalsmeer

GEMEENTE AALSMEER

INGEL. TB. MEI 2005

Ingekomen nr.	7259		
Class. nr.	-1.731.21		
Relatie nr.			
Afd.	RO	BVO	Archief
Paraaf			

Betreft evaluatie  
Schiphol  
Geachte

Wij willen Aalsmeer helemaal vermijden  
ga over Kaagbaan - Polderbaan.

Wij maar ook anderen worden vergiftigd.  
Ook geen huware Bak beesten en Omstreken  
als 't kan. S. morgens als 't niet anders  
kan v. 18.00 en S'vonds niet meer na  
18.00 uur.

Dus geen Grote en veel hernie  
makende Vliegkuisen over ons heen

Hooqachtend



Gemeente Noordwijkerhout



Leiden

GEMEENTE SASSENHEIM



GEMEENTE OEGSTGEEST



Milieudienst West-Holland

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
Mw drs. M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum: 30 juni 2005

Onderwerp: Mogelijkheden voor verbetervoorstellen in het kader van de Evaluatie van de Wet Luchtvaart en van het Schipholbeleid

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Graag maken de CROS-leden, die de bestuurders en bewoners vertegenwoordigen in de cluster Zuid-West, gebruik van de door U geboden mogelijkheid voor het indienen van verbetervoorstellen in het kader van de Evaluatie van de Wet Luchtvaart en van het Schipholbeleid. De cluster Zuid-West (verder: de cluster) van de CROS omvat de gemeenten Leiden, Lisse, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Sassenheim en Warmond. De gemeentebesturen worden in hun CROS activiteiten bijgestaan door de Milieudienst West-Holland.

Wij zijn blij met de uitgangspunten van transparantie en duidelijkheid die u met de evaluatie nastreeft. Zoals u memoreerde in uw brief van april 2004 aan de Eerste Kamer wordt het dossier Schiphol omgeven met wantrouwen. In dit dossier is het belang van herstel van vertrouwen van de burger in de overheid groot.

### Overwegingen

Als inleiding op de verbetervoorstellen geeft de cluster hieronder meer inzicht in de situatie in de regio.

De Terminal Manoeuvring Area (TMA) van Schiphol overlapt een groot deel van het westen van Nederland. Het hele gebied van de cluster valt binnen de TMA.

De gemeenten in de cluster Zuid-West hebben veel geluidsoverlast van vliegtuigen die gaan landen op de Kaagbaan (richting 06). De Kaagbaan heeft zowel overdag als 's nachts preferentie voor landen in Noordelijke richting. De vastgestelde aanvliegroute tijdens het

Handwritten notes on the document:

- datl
- 30/6
- K
- 30 JUN 2005
- 02-08-2005

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART		
Reg. nr. Doss. nr.	Copy ex	
Datum:	- 5 JULI 2005	
Afdoeningstermijn	02-08-2005	
Ter behandeling aan:		
CH	VIA	OPBERGEN
==	==	==

nachtregime ligt midden over het grondgebied van deze gemeenten, waardoor er op zeer veel dagen zowel overdag als 's nachts er continue vliegverkeer is.

De gemeenten in de cluster hebben ook te maken met geluidoverlast van startende vliegtuigen. De vastgestelde uitvliegroutes van de Kaagbaan (richting 24) naar de Standard Instrument Departurepoints (SID's) Refso en Valko lopen over gemeenten van de cluster.

Boven het clustergebied wordt bij landing op de Kaagbaan tijdens de daguren vaak al op de minimum toegelaten aanvlieghoogte van 2000 voet gevlogen. Zwaardere vliegtuigen hebben de gebruikelijke landingsconfiguratie (flaps en slats gedeeltelijk down) ingenomen of zijn juist met de omstelling bezig. Dit al op grote afstand van de Kaagbaan laag horizontaal vliegen met relatief veel motorvermogen in plaats van een geleidelijk dalende nadering veroorzaakt in onze cluster veel geluidoverlast.

Het centrale deel van ons clustergebied ligt in de 35 Ke zone met aan de rand daarvan een aantal handhavingspunten. Deze handhavingspunten zijn uitsluitend van belang voor de berekening van de geluidhinder op die punten. Echter, zij hebben géén effect voor de begrenzing van de geluidhinder daarbuiten.

Een zeer groot deel van de cluster valt binnen de 20 Ke contouren en verder onder het zogenaamde "buitengebied". In feite is dit clustergebied dus onbeschermd. Echter, volgens recent onderzoek van RIVM is de geluidbelasting in deze gebieden hoog. Dat wordt ook als zodanig door de bevolking ondervonden. Het CROS project "meten vliegtuiggeluid buiten de 20 Ke", waartoe de provincies Zuid-Holland en Utrecht het initiatief toe hebben genomen, zal in september 2005 afgerond worden en zal hierover meer informatie geven. De cluster vraagt in het kader van de evaluatie Uw extra aandacht voor de geluidbelasting en het terugdringen daarvan in de 20 Ke zone en in het buitengebied. Wij dringen hierop aan omdat wij menen dat er diverse mogelijkheden tot verbetering zijn en omdat de beperkingen uit de Nota Ruimte voor bouwlocaties binnen de 20 Ke contouren voor onze regio zeer knellend zijn.

De radartracks van het Flight tracking and Noise Monitoring System (Fanomos) geven duidelijk de sterke luchtverkeerconcentratie boven het gebied van onze cluster weer. De reden hiervan is dat Luchtverkeerleiding Nederland (LVLN) pas met het inweven van het vliegverkeer begint boven het clustergebied voor het aanvliegen van de Kaagbaan. Snelle, langzame, grote en kleine vliegtuigen worden hier in een rij achter elkaar gezet waarbij geen voorgeschreven routes gelden. Deze inweefprocedure heeft een grote uitwaaiering van vliegroutes en geluid tot gevolg (het clustergebied zou ook de zuidelijke verkeersrotonde van Schiphol genoemd kunnen worden). Bij dit inweven worden relatief scherpe bochten gemaakt wat extra lawaai oplevert, vaak midden boven de dichtbevolkte gebieden van Leiden, Oegstgeest, Noordwijkerhout, Sassenheim, Voorhout en Warmond. Bovendien gebeurt dit meestal, zoals hierboven al vermeld, op de lage hoogte van 2000 voet.

Bij Uw toetsing van de operationele en procedurele verbetervoorstellen, zoals die door de cluster onderstaand worden gedaan, moet deze feitelijke situatie van hoge verkeersintensiteit boven aaneengesloten bebouwing of dichtbevolkt gebied zwaar meegewogen worden. De door U gevraagde motivering voor de verbetervoorstellen is naar onze mening hiermee ruimschoots gegeven.

De cluster ziet bovendien nog nieuwe bedreigingen voor de nabije toekomst. Naast verhoging van het aantal vliegbewegingen moet gedacht worden aan:

1. Het wegvallen van het obstakel van de control zone van EHVB (vliegveld Valkenburg) waardoor over nog grotere afstand laag aangevlogen kan worden;

2. De groeiende voorkeur voor de zeer intensief gebruikte Kaagbaan (het grootste aantal starts en landingen heeft al op deze baan plaats);
3. De mogelijke aanleg van de tweede parallelle Kaagbaan.

Deze bedreigingen maken het zo snel mogelijk invoeren van verbetervoorstellen en het vaststellen van heldere en handhaafbare milieugrenzen des te noodzakelijker.

### Voorstellen voor verbetering

De voorstellen richten zich op de hieronder genoemde aspecten :

#### **1. Typen vliegtuigen beperken en minimum eisen aan uitrusting stellen**

Verouderde, lawaaiige vliegtuigtypen typen (ICAO Hoofdstuk 3 met bypass ratio  $\leq 3$ )<sup>1</sup> zouden niet meer toegelaten moeten worden op Schiphol. Verhoogd landings- en startgeld heeft onvoldoende ontmoedigings-effect voor dit soort vliegtuigen. De uitfasering is wel in gang maar gaat onvoldoende snel. Nog 15% van het aantal vliegbewegingen wordt met deze categorie vliegtuigen uitgevoerd. Een verbod op korte termijn is mogelijk zonder onevenredig grote economische gevolgen voor Schiphol.

Verder moeten zo spoedig mogelijk hogere minimum eisen aan het Flight Management System en de navigatie apparatuur gesteld worden. Schiphol moet gesloten worden voor landingen met vliegtuigen die geen RNAV- aanvliegprocedure kunnen uitvoeren. Toestellen die niet over RNAV apparatuur beschikken, veroorzaken veel geluidsoverlast. Bij onderzoek van klachten over vliegbewegingen in de nacht blijkt dat soort vliegtuigen al vanaf het begin van de transitieroute, die op grote afstand van Schiphol begint, op de minimumhoogte van 3000 voet te vliegen en bovendien ruim buiten de hartlijn van de vastgelegde routes te komen. Juist dit soort vliegbewegingen leidt tot slaapverstoring met alle inmiddels vastgestelde gezondheidsproblemen van dien. Dit pleit ervoor om alleen nog vliegtuigen voorzien van een modern Flight Management System (FMS Modern) en met RNAV apparatuur toe te laten.

De motivering voor deze voorstellen berust vooral op de stelling dat Schiphol een kwaliteitsluchthaven ambieert te zijn. Dat wordt mede bereikt door alleen vliegmaatschappijen slots te geven die aan hogere kwaliteitseisen kunnen voldoen. Andere grote (concurrerende) luchthavens doen dit nú al. Op Charles de Gaulle bijvoorbeeld moeten alle vliegtuigen de RNAV- procedure kunnen volgen.

*Het voorstel van de cluster houdt in:*

- *een verbod van de Minister van Verkeer en Waterstaat voor de luchthaven Schiphol met ingang van het gebruiksjaar 2006 voor vliegtuigen gecertificeerd volgens de eisen van ICAO Annex 16 Hoofdstuk 3 met bypass ratio  $\leq 3$  en van vliegtuigen zonder RNAV apparatuur,*
- *de Minister met de Sector een overeenkomst te laten sluiten met daarin de inspanningsverplichting slots alleen toe te wijzen aan maatschappijen die beschikken over alle apparatuur, motoren en overige uitrusting die nodig is om extra (= onnodige) geluidsoverlast te voorkomen. De eerste doelstelling is alleen nog vliegtuigen toe te laten die een bypass ratio hebben  $> 5$ , zowel overdag als 's nachts.*

<sup>1</sup> De bypass- ratio is de verhouding tussen de omloopsnelheid van de lucht binnen de straalmotor en die buiten de motorgondel om. Hoe hoger de ratio, hoe lager de geluidproductie.

## 2. Soorten vluchten beperken

### A. Nachtvluchten

Binnen de Europese Unie worden op dit moment diverse studies verricht en beleidsvoorstellen ontwikkeld m.b.t nachtvluchten binnen de EU. Ook het Europees Parlement heeft hier veel aandacht voor, waaruit blijkt wat de ernst en grootte van het probleem is. De cluster is dan ook van mening dat de Nederlandse overheid in Europees verband een actief beleid moet voeren om de overlast van nachtvluchten drastisch in te perken via EU richtlijnen. Daarmee wordt tevens voorkomen dat de Sector als argument opvoert zich in de concurrentiestrijd met andere grote Europese luchthavens geen verbod op nachtvluchten te kunnen veroorloven. In discussie is dat op de luchthaven Frankfurt nachtvluchten al op korte termijn sterk ingeperkt of zelfs verboden zullen worden. In de aanloop naar de invoering van Europese regelgeving (en als voorbereiding daarop) zou de luchthaven Schiphol zich met onmiddellijke ingang uit eigen beweging beperkingen moeten opleggen m.b.t het aantal nachtvluchten. Gezien de hoge "penalty" voor vliegbewegingen tijdens de nacht in het milieu-monitoringsysteem levert dit bovendien de Sector ruimte op voor de daguren.

*Het verbetervoorstel van de cluster aan de Minister houdt in:*

- *Te anticiperen op het te verwachten Europees beleid door nu al het aantal nachtslots te beperken;*
- *In de nacht zowel voor starten maar ook voor landen alleen nog vliegtuigen toe te laten met een bypass ratio = > 5 die tevens verplicht voorzien zijn van FMS Modern en RNAV apparatuur;*
- *Geen uitzonderingen op de aanvliegprocedure voor geleidelijk dalen met laag motorvermogen meer toe te laten;*
- *De vaste aan- en uitvliegroutes voor de nacht nogmaals op maximaal rendement te bezien inclusief de bijbehorende procedures;*
- *Uitbreiding van het nachtrecht van 06.00 uur naar 07.00 uur, onder gelijktijdige toepassing van bovenstaande maatregelen/beperkingen. Dit dient met onmiddellijke ingang gerealiseerd worden.*

### B. Vrachtvluchten

De Luchthaven Schiphol mikt in haar bedrijfsstrategie zowel op maximum aantal passagiers als op maximale hoeveelheid vracht. Opgemerkt moet worden dat dit een vreemde combinatie is. Vrachtvervoer draagt immers niet bij aan het Mainport-concept van de luchthaven Schiphol dat gericht is op hoogwaardig passagiervervoer met veel aansluitende verbindingen. In feite consumeert vrachtvervoer nu milieuruimte die voor passagiersvervoer benut zou kunnen worden. Dit geldt ook voor chartervluchten en "general aviation" (zakenvluchten). Als verdeelpunt voor vracht ligt Schiphol bovendien op de verkeerde plaats. Een dergelijk verdeelpunt moet goede aansluiting hebben op weg- en railverbindingen voor vrachtvervoer. Ook indien door de Sector wordt aangevoerd dat het vooral om verdeling van vracht via een groot aantal luchtverbindingen gaat, is het onjuist om Schiphol hiervoor te gebruiken. Een andere luchthaven met een gespecialiseerde infrastructuur op een niet zo kwetsbare locatie en met minder operationele beperkingen is daarvoor veel logischer. Bij bevroering of beperking van het luchtvrachtvolume zullen de bestaande investeringen in de vrachtinfrastructuur op Schiphol niet verloren gaan. Die kunnen voldoende benut blijven voor het aanbod van "belly hold cargo" in passagiersvliegtuigen of van vrachtruimte in combivliegtuigen.



De negatieve milieu-effecten van vrachtluchten op Schiphol zijn:

- Veel vrachtmaatschappijen maken gebruik van grote, relatief verouderde en dus lawaaiige vliegtuigen;
- Vrachtluchten worden meestal maximaal beladen en zijn daardoor slechte klimmers. Bij starten op de Kaagbaan wordt over het hele clustergebied nog op lage hoogte gevlogen;
- Relatief veel vrachtluchten landen en starten in de nachturen;
- De nu al hoge concentratie van wegverkeer rondom Schiphol wordt extra vergroot door vrachtauto's die vracht aan- en afvoeren.

*De cluster vraagt de Minister op korte termijn een studie uit te voeren naar de positieve en negatieve effecten van het overhevelen van alle (volledige) vrachtluchten, charters en "general aviation" naar een ander vliegveld. Dit dient een studie in brede zin te zijn waarbij ook aspecten zoals het prioritair belang van spreiding van werkgelegenheid meegewogen worden.*

### **3. Luchtverkeergebieden en vliegroutes aanpassen**

De huidige indeling van het luchtverkeergebied rondom Schiphol is nog steeds gebaseerd op het relatief beperkte aantal vliegbewegingen van jaren geleden en berust op de kortst mogelijke (en dus meest vliegeconomische) aansluitroutes naar en van de vastgelegde luchtverkeerswegen. De TMA van Schiphol heeft enkele veranderingen in begrenzing ondergaan maar alleen in de zin van uitbreiding daarvan. Onderkend wordt dat het goed ordenen en combineren van aan- en uitvliegroutes zeker vanuit veiligheidsoogpunt geen gemakkelijke taak is. Maar ook moet vastgesteld worden dat Schiphol dat probleem voor zichzelf aanzienlijk heeft vergroot door het grote aantal banen en de kruisende routes als gevolg daarvan. Heathrow en Charles de Gaulle realiseren meer passagierscapaciteit met minder banen, bovendien met het extra probleem van andere vliegvelden in de onmiddellijke nabijheid waarvan ook het verkeer gescheiden moet worden gehouden (bijv. Heathrow van Gatwick, Stansted en City Airport). Maar ook daar kan het luchtverkeer efficiënt afgewikkeld worden.

Bij de indeling van het luchtruim mag niet het laagste niveau van de technische mogelijkheden van de vliegtuigen die nu van Schiphol gebruik maken (bijv. het navigatie-instrumentarium of het maximum klimvermogen) de maatstaf zijn. Dit zou immers betekenen dat het "slechtste" type vliegtuig de standaard procedures bepaalt, terwijl het merendeel van de typen gemakkelijk gecompliceerdere procedures aan zou kunnen.

De huidige indeling van de handhavingspunten rondom Schiphol geeft geen enkele stimulans om tot wijziging van procedures of van de indeling van het luchtruim over te gaan. Immers die zijn alleen zo gepositioneerd om de grenswaarden vast te leggen voor het laatste deel van de aanvlieg- en startroute. Alles wat daarbuiten plaats heeft telt niet mee! Waarom zou je daar dan iets aan doen?

De evaluatie is daarom naar de mening van de cluster het juiste moment om de hele indeling van de TMA en de ligging van de daarop aansluitende luchtverkeerswegen op basis van de huidige verkeersgegevens en milieuvoorwaarden in één keer te herzien en opnieuw vast te leggen. Lucht Verkeersleiding Nederland (LVNL) zal hier geen voorstander van zijn omdat dit een grote inspanning zal vergen en veel door te voeren veranderingen met zich mee zal brengen. Ook zal internationaal overleg nodig zijn. De organisatie is toch al zwaar belast en de verkeersleiders zijn voor het bestaande systeem opgeleid. Maar om het probleem niet nog groter te laten worden is nu veranderen noodzakelijk. Dit kan niet via het elke keer doorvoeren van deelaanpassingen.

De cluster heeft onvoldoende technische kennis op dit gebied om een uitgewerkt verbetervoorstel hiervoor aan te dragen maar bekend is dat er al diverse studies zijn en worden gedaan. Zie bijv. het rapport "Stiller vliegen boven Nederland" van de Stichting Natuur en Milieu, gemaakt op basis van discussies van deskundigen van diverse disciplines inclusief LVNL en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR).

*Kort samengevat zouden naar de mening van de cluster de verbetermaatregelen in de volgende richting uitgewerkt moeten worden:*

- *Uitbreiding van de TMA naar het (zuid)westen en noorden alsmede de positie en de aansluiting van de luchtverkeerswegen op de TMA Schiphol vooral naar zee verleggen. De route b.v. over Zeeland, het industriegebied van Rijnmond, midden over Den Haag en Leiden is zeker op de nu toegepaste lage vlieghoogte volstrekt onlogisch geworden en moet meer naar het westen verlegd worden. Drie entrypoints voor de TMA kunnen voldoende zijn (twee verder op de Noordzee en één boven het IJsselmeer). Boven zee is alle ruimte voor het vroeg rangschikken en inweven van vliegtuigen aanwezig zonder geluidoverlast te veroorzaken. Ook de wachtgebieden (stacks) zoals nu op de locatie RIVER kunnen hier uitstekend gepositioneerd worden.*
- *Even als de uitvliegroutes moeten ook de aanvliegroutes boven land vast worden gelegd. Het inweven van de verkeersstromen kan door de verlegging van de TMA en entry points grotendeels boven zee gedaan worden en vervolgens kunnen de verkeersstromen via vaste routes naar de luchthaven geleid worden. Hierdoor kunnen verkeersconcentraties en manoeuvreren boven dichtbevolkte gebieden ook bij het aanvliegen vermeden worden.*
- *De lokatie van de SID's aan de westkant van het clustergebied nogmaals kritisch te toetsen op het overvliegen van dichter bebouwde gebieden en zo mogelijk aan te passen. De hartlijn van de route naar REFSO zou in de nabijheid van Noordwijkerhout iets noordelijker (boven het Oosterduinse meer) moeten komen te liggen. Het effect daarvan zal mede zijn dat de twee bouwlocaties aan de noordkant van Noordwijkerhout waarvoor dispensatie van de bouwstop in het kader van de Nota Ruimte is verleend, minder geluidbelast zullen worden.*

#### **4. Procedures aanpassen**

Aanpassing van de operationele procedures zou naar de mening van de cluster tot een aanzienlijke verbetering kunnen leiden. Ook hier geldt dat de "state of the art" voor vliegprocedures leidend moet zijn en niet wat de mogelijkheden zijn van de beperkte categorie van verouderde vliegtuigen of wat, bijvoorbeeld, het meest economisch is in brandstofgebruik dan wel wat het absolute maximum aan vliegbewegingen oplevert. Voor verbetering van deze procedures worden al studies verricht waaruit blijkt dat er het nodige mogelijk is. Dat geeft hoop, maar er moet nu wel beslist worden over invoering daarvan in combinatie met een vast tijdpad.

Destijds is bij de behandeling van de PKB voor de Polderbaan door de Raad van State al vastgesteld dat voor 2010 "vaste routes"- vergelijkbaar met SID's voor het aanvliegen - mogelijk zullen zijn door de technische aanpassing van de navigatie-apparatuur. Er worden echter nu, bijvoorbeeld in "Schipholland", uitspraken gedaan dat dat pas in 2015 het geval zal zijn. Bekend is echter dat op de luchthaven Heathrow nu al voor alle naderingen radarvectors met geleidelijke glijvlucht (continuous descent approach CDA) uitgevoerd worden. Daarbij worden dus vaste aanvliegroutes met beperkt motorvermogen gevolgd.

Hetzelfde geldt voor hoger aanvliegen op afstanden van 15 km of meer van de landingsbaan. Dat is nu al mogelijk en zou tot een aanzienlijke verbetering voor onze cluster leiden. Bekend is dat LVNL de software van vluchtgeleidings-apparatuur daarvoor moet aanpassen. Daaraan is echter (nog) niets gedaan.

De cluster stelt voor dat LVNL nog dit jaar actie neemt om zo spoedig mogelijk over te gaan op de nu al bij grote Europese luchthavens toegepaste procedures op basis van de laatste technische ontwikkelingen.

Voor de cluster Zuid-West wordt veel geluidhinder veroorzaakt door het al genoemde (veel te) laag aanvliegen op grotere afstand van de luchthaven en door het inweven van het verkeer boven deze regio. Bij Schiphol wordt vaak over zeer lange afstanden op 2000 voet horizontaal gevlogen wat meer motorvermogen verlangt. Als dan ook nog de snelheid volgens de instructies van de luchtverkeersleiding verlaagd moet worden betekent dat een grotere flapsstand selecteren of zelfs landingsgestel uitdoen wat nog meer geluidoverlast veroorzaakt. Van deskundigen heeft de cluster vernomen dat er op geen enkele luchthaven in de wereld zo intensief en volgens deze procedure wordt geweven. De cluster wil dat hier zo snel mogelijk verandering in komt. Immers door, net zoals bij andere luchthavens, om te schakelen op een volledige Continuous Descent Approach/ Instrument Landing System (CDA/ILS) procedure, kunnen vaste naderingsroutes met grotendeels glijvlucht vanaf grotere hoogte gevlogen worden. Dit zal in een groot gebied tot aanzienlijke reductie van de geluidoverlast leiden. Dit kan zonder aantasting van de capaciteit van de luchthaven, wellicht zal er alleen in de piekuren een kleine beperking zijn, maar die kan daarbuiten ruimschoots worden opgevangen.

*Op basis van het bovenstaande vraagt de cluster de Minister de volgende verbetermogelijkheden uit te laten werken:*

- Zo snel mogelijk de procedure voor hoger aanvliegen op tenminste 3000 voet invoeren. Pas op 17 km van de kop van de landingsbaan het laatste deel van de daalvlucht inzetten conform de internationaal vastgestelde procedure hiervoor ( Schiphol wijkt daarvan nu af.);*
- Zo snel mogelijk de huidige procedure van inweven op relatief korte afstand voor de landingsbaan aanpassen en overstappen naar de internationaal al toegepaste volledige CDA/ILS methode of de door LVNL genoemde Advanced CDA/R RNAV methode. Dit is te combineren met het vorige punt. Op veel luchthavens begint de ILS nadering al op 3,4, 5 of zelfs 6000 voet;*
- Als argument bij de noodzaak van de huidige inweefprocedure wordt soms gebruikt dat die niet anders kan, door de verschillen in aanvliegsnelheid van de diverse typen vliegtuigen, dan wel omdat een deel van de vliegtuigen niet is toegerust voor volledige CDA/ILS. Aangetoond zou moeten worden in hoeverre dat echt het geval is en tot beperkingen in het volgen van de standaardprocedure moet leiden. Immers, binnen een cirkel van 15 mijl van de luchthaven worden de vliegbewegingen van alle vliegtuigen in principe met 220 knopen uitgevoerd;*
- De startprocedures nogmaals op geluidbelasting te controleren bijvoorbeeld door bij het oprijden van de startbaan geen intersecties van kleinere vliegtuigen meer toe te staan (door niet aan de kop van de startbaan te starten maar verder op, wordt niet direct de maximum haalbare starthoogte bereikt met lagere geluidbelasting);*
- Opnieuw te kijken naar de beste combinatie van motorvermogen bij de start en de hoogte voor het afvlakken van de stijghoek. Bij diverse vliegvelden wordt dat pas op 6000 voet gedaan. In dit kader vraagt de cluster ook om het volgen van de route naar de SID verplicht te stellen tot een vlieghoogte van minimaal 6000 voet;*

- *Voor de procedures tijdens het te verlengen nachtregime wordt verwezen naar de voorstellen onder 2A.*

## **5. Ruimtebeslag door Schiphol**

Aan de omvang van een Mainport zijn fysieke grenzen verbonden die niet direct met capaciteit voor vliegbewegingen te maken hebben. Gedacht moet worden aan de maximale belasting van de totale infrastructuur op en rondom Schiphol die nodig is om miljoenen passagiers en miljoenen tonnen vracht aan te kunnen. Het wegennet rondom Schiphol is al overbelast. Uitbreiding van de infrastructuur en daarmee van het ruimtebeslag van Schiphol is naar de mening van de cluster dan ook niet aan de orde.

In dit kader vraagt de cluster opnieuw aandacht voor de contouren van het 20 Ke gebied en de beperkingen die de centrale overheid via de Nota Ruimte heeft opgelegd voor nieuwbouwlocaties binnen die contouren. Dit in relatie tot de taakstelling die is opgelegd met betrekking tot het aantal te bouwen woningen. In onze cluster hebben genoemde beperkingen ingrijpende gevolgen en leiden tot grote problemen bij de invulling van het woningbouwbeleid. Allereerst dringen wij daarom aan op het zo snel mogelijk zekerheid krijgen in hoeverre deze tijdelijke maatregel tot definitieve beperkingen zal leiden. Daarnaast zou naar onze mening meer inzicht gekregen moeten worden in de mate van geluidoverlast binnen die 20 Ke contouren in combinatie met mogelijkheden om die overlast door verbeteringen terug te dringen. Zo er al na invoering van alle mogelijke maatregelen om milieuoverlast te beperken nog noodzaak is om tot definitieve beperkingen over te gaan dient het betreffende gebied zo klein mogelijk te zijn. Eventuele beperking dient te gebeuren aan de hand van doelmatige criteria waarbij begrenzing niet meer gebaseerd is op 20 Ke, omdat daarin een groot deel van het vliegverkeer niet meetelt. De Lden- en Lnight- contouren zijn dan van groter belang.

In de presentatie van de Mainportvisie door Amsterdam Airport Schiphol, KLM, LVNL is de aanleg van de parallelle Kaagbaan als uitbreidingsmogelijkheid genoemd. Indien de plannen hiervoor door zouden gaan, zou dat met name in onze cluster leiden tot nog grotere geluidoverlast en door vergroting van de 35 en 20 Ke contouren tot nog grotere ruimtelijke beperkingen en meer belasting van het leefmilieu. De conclusie van de cluster is dan ook dat aanleg in plaats van de noodzakelijke verbetering tot een aanzienlijke verslechtering zou leiden en daarom geen reële optie is. In dit kader verwijst de cluster ook naar de brief met verbetervoorstellen van de provincie Zuid Holland.

Ook voor wat betreft dit aspect vraagt de cluster zo snel mogelijk zekerheid, o.a. om een efficiënt en toekomstgericht woningbeleid te kunnen voeren. De cluster is van mening dat er voldoende mogelijkheden zijn voor de luchthaven Schiphol om ook als Mainport binnen verantwoorde milieugrenzen te opereren met het huidige vijfbanenstelsel.

## **Meten, monitoren en handhaven**

Bij de overwegingen is al melding gemaakt van het feit dat een groot deel van de cluster binnen de 20 Ke contouren en in het buitengebied valt. Daarin wordt geen bescherming tegen geluidoverlast geboden wat de cluster als een ernstige tekortkoming ervaart in het tot nu toe gevoerde beleid. De Commissie deskundigen vliegtuiggeluid (CDV) doet een studie hoe dit probleem ondervangen kan worden en komt aan eind van dit jaar met voorstellen. De cluster ondersteunt dit werk en gaat ervan uit dat invlechting van de aanbevelingen van de CDV in de evaluatie tot een bevredigende oplossing zal leiden. Een uitgebreider meetnet is daarbij nodig om informatie te krijgen, te monitoren en te handhaven. Verder acht de cluster uitbreiding noodzakelijk van het aantal handhavingspunten met geëigende grenswaarden. Dit in de 20 Ke zone en verder, met name in de buurt van woonbebouwing. Deze maatregelen zullen de Sector stimuleren tot meer betrokkenheid en tot creatieve acties om de geluidoverlast ook op grotere afstand van Schiphol zo beperkt mogelijk te houden.

## **Veiligheid, volksgezondheid en luchtverontreiniging**

Voor wat betreft de aspecten externe veiligheid, volksgezondheid en luchtverontreiniging ligt het geven van concrete verbetervoorstellen op clusterniveau minder voor de hand. Dit zijn immers aspecten die de regio verre overstijgen en van toepassing zijn voor het totale gebied waarop de activiteiten van de Luchthaven Schiphol effecten hebben. Echter, gezien het grote belang hiervan voor haar burgers en hun welbevinden vraagt de cluster U om bij de evaluatie extra en zeer zorgvuldige aandacht te geven aan maatregelen om optimale bescherming te bieden. Aangesloten moet worden op het bereiken van tenminste gelijkwaardigheid met de normen en het stelsel uit de PKB.

*Ten aanzien van externe veiligheid wijst de cluster op de brief van de commissie voor de milieueffectrapportage<sup>2</sup> aan de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer over Individueel Risico en Groeps Risico en de rol van de maat Totaal Risico Gewicht in het stelsel. Die discussie moet voortgezet en afgerond worden met heldere maten en normen en doorzichtige besluitvorming. De toename in het aantal vliegbewegingen sinds 1990 moet hierin op juiste wijze verdisconteerd worden.*

*Omdat de vaste aan- en uitvliegroutes tijdens het nachtregime over onze regio lopen, is het voorkómen van slaapverstoring een cruciaal element. Naast de eerdergenoemde maatregelen ten aanzien van nachtvluchten vraagt de cluster om meer aandacht voor onderzoek naar de daarmee samenhangende gezondheidsschade door vlieghinder, zoals bepleit in de onlangs aan u gerichte brief van de gezamenlijke GGD's.*

*Alhoewel uit de Handhavingsrapportage 2004 blijkt dat de uitstoot van schadelijke stoffen binnen de normen van de Schipholwet is gebleven, vraagt de cluster om ruime aandacht voor dit milieuaspect. De nu bekende cijfers geven aan dat de totale luchtverontreiniging in het westen van Nederland hoog is. Het vliegverkeer draagt daar aan bij. Verder moet rekening gehouden worden met nieuwe inzichten in de relatie tussen luchtverontreiniging en volksgezondheid. De cluster vraagt daarom om ook ten aanzien van de uitstoot door het*

---

<sup>2</sup> Brief van 2 mei 2002 aan de voorzitter en leden van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer der Staten Generaal.

*vliegverkeer een zo beperkend mogelijk beleid te voeren. Het formuleren van doelstellingen en een stappenplan zijn hiervoor gewenst.*

### **Algemene argumentatie van de cluster bij het opstellen van de verbetervoorstellen**

De cluster stelt vast dat de Luchthaven Schiphol de Mainport positie nog verder wil versterken en daarbij op hetzelfde niveau als bijv. Heathrow, Frankfurt of Charles de Gaulle wil opereren. De cluster is zich bewust van het belang van Schiphol voor de nationale economie. Toch vraagt de cluster zich af in hoeverre het nog verder versterken van de Mainport realistisch en ook gewenst is voor een luchthaven in dit dicht bevolkte gebied. Er moeten in ieder geval milieugrenzen getrokken worden die helder en handhaafbaar zijn, nu en in de toekomst. Het elke keer opnieuw ter discussie stellen van de omvang van die grenzen dan wel de definitie daarvan wijzigen zodat geen echte vergelijking kan worden gemaakt, mag daarbij geen bestuurlijke optie (meer) zijn. Dat is in het belang van alle betrokken partijen en zal het maatschappelijk draagvlak voor het functioneren van de luchthaven aanmerkelijk vergroten.

Daarnaast moet het principe gelden dat alle maatregelen om milieuoverlast te beperken die mogelijk zijn ook daadwerkelijk vereist en toegepast worden. Dit beginsel is internationaal erkend met de benaming van ALARA, "as low as reasonable achievable". Het argument dat daar geen geld of menskracht voor zou zijn mag bij de nationale ambitie een Mainport te hebben en te houden niet doorslaggevend zijn. Handel, distributie en transport zijn weliswaar typisch Nederlandse activiteiten, maar ook hier geldt dat de kosten voor de baten uitgaan. Aan het aspect "welzijn van de burger" moet bij de afweging van mogelijke maatregelen meer gewicht worden gegeven.

De cluster is van mening dat de Luchtverkeersleiding (LVNL) een cruciale positie inneemt in dit proces. LVNL kijkt thans primair naar de veiligheid en de capaciteit voor het vliegverkeer en daarna pas komt het milieu aan de beurt. De cluster is van mening dat LVNL bij de afweging van de belangen meer een middenpositie zou moeten innemen dan nu het geval is. LVNL pleit zelf voor het oprichten van een kenniscentrum om kennis en krachten van de diverse deskundigen te bundelen. Gezien het te verwachten rendement daarvan dient de overheid dat te faciliteren.

Maar, de LVNL moet wel in staat worden gesteld die bredere taak goed uit te voeren. Om die reden moeten de status en financiering van LVNL herzien worden. Immers, het budget van LVNL wordt nu uitsluitend gedekt door de gebruikers die, mede uit concurrentieoverwegingen, zo laag mogelijke kosten willen. Innovatie en de ruimte voor investeringen voor "state of the art" bedrijfsvoering komen daardoor zwaar onder druk te staan.

*Aanzienlijke investeringen in menscapaciteit en een hoge technische standaard voor de bedrijfsvoering van de LVNL zijn onontkoombare maatregelen die bovendien de nodige verbeteringen kunnen opleveren. Daartegenover moet de LVNL dan ook de ambitie en de flexibiliteit stellen om die bredere taak op het hoogste niveau van Europa uit te voeren. Gezien het door de regering aan Schiphol toegekende economisch belang dient de Minister te onderzoeken op welke wijze de benodigde financiële middelen gegarandeerd kunnen worden.*

Onaanvaardbaar is dat goede verbetermaatregelen verworpen zouden worden omdat deze de capaciteitsgroei te veel zouden beperken. Het is dan ook onbegrijpelijk dat op voorhand door U gesteld is dat verbetervoorstellen vanuit de samenleving alleen overwogen kunnen worden als deze niet meer dan circa 1% van de capaciteit beperken. Het is juist de taak van de overheid om door alle verbetervoorstellen in hun onderlinge verband te brengen het optimale

rendement uit de evaluatie te halen. Daarbij past niet het op voorhand stellen van beperkingen.

De cluster hoopt met bovenstaande voorstellen een positieve bijdrage te kunnen leveren aan deze fase van de evaluatie van de Wet Luchtvaart en van het Schipholbeleid. Zij heeft deze voorstellen gedaan in de overtuiging dat met een redelijke inspanning, in combinatie met een efficiënte uitwerking, een aanzienlijke verbetering valt te bereiken. Dit zal de Luchthaven Schiphol zeker op de middellange termijn alleen maar ten goede komen en zal ook bijdragen aan het herstel van het vertrouwen van de burger in de overheid inzake het Schipholbeleid. De cluster wacht met belangstelling Uw reactie op haar voorstellen af.

Hoogachtend,

Namens de Cluster Zuid-West,

De clustervertegenwoordiger van de bewoners

De clustervertegenwoordiger van de bestuurders

Warmond

Burgemeester van Sassenheim

Cc: Bewoners Cluster Zuid-West  
Bestuurders Cluster Zuid-West  
CROS  
Gedeputeerde Staten Zuid-Holland

**V137**

**Datum** 1 juli 2005  
**Onderwerp** Verbetervoorstellen Commissie Regionaal  
Overleg luchthaven Schiphol (C.R.O.S.)

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
Mevrouw Drs M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Bureau CROS**

Postbus 3007  
2001 DA Haarlem  
Telefoon 023 514 46 53  
Telefax 023 514 36 93  
E-mail [cros@noord-holland.nl](mailto:cros@noord-holland.nl)

**Uw kenmerk**  
**Ons kenmerk** CROS05.157  
**Bijlage(n)**

**CROS informatie- en  
klachtenbureau**

Havenmeesterweg 29  
1118 CB Luchthaven Schiphol  
Telefoon 020 601 55 55  
Telefax 020 653 01 64  
Website [www.crosinfo.nl](http://www.crosinfo.nl)

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Hierbij doe ik U de lijst met verbetervoorstellen van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (C.R.O.S.) toekomen. Over deze verbetervoorstellen heeft de C.R.O.S. in haar plenaire vergadering van 27 juni jl. overeenstemming bereikt. Voor de goede orde bericht ik U dat de verbetervoorstellen primair omvatten de verbetervoorstellen die in de werkgroepen van de C.R.O.S. zijn geformuleerd (werkgroepen Hinderbeperking, Klachten, Meten & Rekenen en Communicatie), alsmede verbetervoorstellen die betrekking hebben op bijzondere onderwerpen (grondgeluid en de herstructurering van de C.R.O.S.). Over de twee laatste onderwerpen, die in andere trajecten reeds hun beslag vinden, zal ik U nader informeren.

Daarnaast zijn door verschillende partijen zowel aan U als in afschrift aan de C.R.O.S. verbetervoorstellen toegestuurd. Een bijzondere categorie daarin vormen het verbetervoorstel van de luchtvaartsector (Luchtverkeersleiding Nederland, KLM en Schiphol Group) "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio", d.d. 27 juni 2005, de verbetervoorstellen van de gezamenlijke bewonersvertegenwoordigers in de C.R.O.S. d.d. 27 juni 2005, en de verbetervoorstellen van de B.R.S. d.d. 31 mei 2005. Ik stel mij voor U op korte termijn te berichten hoe de C.R.O.S. in het traject tot 1 oktober 2005 aan deze, en wellicht ook andere verbetervoorstellen, aandacht zal besteden.



## **1. Algemeen**

In overleg met de plv. directeur-generaal Transport en Luchtvaart mevrouw G. Bekman op 7 juni jl. is afgesproken dat de C.R.O.S. en Uw Ministerie in het kader van de verbetervoorstellen de komende drie maanden gezamenlijk zullen optrekken waarbij als belangrijke data zijn vastgelegd: 1 juli, 1 september en 1 oktober 2005. De datum van 1 juli 2005 geldt als datum voor indiening van verbetervoorstellen bij Uw Ministerie. Met de indiening van de in deze brief gevoegde lijst van verbetervoorstellen voldoet de C.R.O.S. hieraan. De periode van 1 juli tot 1 oktober 2005 zal worden benut om door intensief overleg tussen betrokken partijen binnen de C.R.O.S. vast te stellen of en zó ja in welke mate de binnen de C.R.O.S. voorliggende, alsdan verder uitgewerkte verbetervoorstellen op draagvlak kunnen rekenen en realistisch van aard zijn. Parallel hieraan ontvangt de C.R.O.S. op 1 september 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het totale pakket aan verbetervoorstellen dat is ontvangen en dat zal worden getoetst aan de selectiecriteria en het toetsingskader dat op basis van de resultaten van het onderzoek naar de effectiviteit van het beleid alsdan is geformuleerd. Aan de C.R.O.S. is eerder het verzoek gedaan over dit totale pakket van verbetervoorstellen te adviseren. Op 1 oktober 2005 zal de C.R.O.S. over beide zaken aan U rapporteren.

De C.R.O.S. plaatst nu reeds een kanttekening bij de krappe tijdsplanning die ingegeven lijkt door de imperatieve datum van 1 februari 2006. Met name gaat het om de advisering over het totale pakket van verbetervoorstellen.

## **2. Overwegingen**

In eerder overleg met U op 21 maart 2005 en met mevrouw Tammenoms Bakker op 14 februari 2005 heb ik naar aanleiding van het Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid ervoor gepleit een thematische benadering te hanteren bij de selectie van verbetervoorstellen. Vijf thema's staan mij hierbij voor ogen: (1) technisch-inhoudelijke verbeteringen, (2) voorstellen voor compenserende maatregelen, (3) voorstellen gericht op economie, bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling op en rondom de luchthaven Schiphol, (4) voorstellen om de hinderbeleving van omwonenden hanteerbaar te maken, en (5) voorstellen gericht op een verbetering van het institutioneel kader, in casu een aanpassing van de taken en bevoegdheden van de C.R.O.S.

Ik heb er tevens voor gepleit in de selectiecriteria waarop de verbetervoorstellen zullen worden getoetst, impulsen in te bouwen gericht op een ontspanning van het Schiphol-dossier. Bij wijze van voorbeeld heb ik genoemd: (1) vermindering regeldruk en verhoging transparantie regelgeving, (2) vermindering aantal klachten, c.q. klagers; individualisering hinderbeleving, (3) vermindering "ruimtebeslag" Schiphol in relatie tot de uitwerking van de Nota Ruimte, (4) realistische veiligheidsnormen en verhoging transparantie beleidsontwikkeling terzake. Ik stel er prijs op het voorgaande ook in deze brief neer te leggen omdat ik voornemens ben de besluitvorming binnen de C.R.O.S. in de periode van 1 juli tot 1 oktober 2005 langs deze lijnen vorm te geven.

Tenslotte nog het volgende. Bij brief van 9 juni 2005, kenmerk CDV03.br056, ontving ik de Vierde Voortgangsrapportage van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid. In de Voortgangsrapportage worden ten aanzien van een aantal cruciale onderwerpen mogelijke beleidslijnen geschetst, met een beschrijving van de voor- en nadelen daarvan. Ik noem onder andere (1) het "buitengebied", (2) geluidmetingen ten behoeve van handhaving, en (3) geluidmetingen met het oog op de informatiebehoefte van omwonenden. Deze onderwerpen zijn ook

voor de C.R.O.S. van groot belang. Hoewel de CDV eerst eind 2005/voorjaar 2006 haar adviezen uitbrengt, en zich nu beperkt tot een schets van het “het speelveld”, acht ik de kans groot dat de door de CDV geschetste beleidslijnen van invloed zijn op de beoordeling binnen de C.R.O.S. van de verbetervoorstellen.

### **3. Lijst met verbetervoorstellen**

Hieronder treft U de lijst met verbetervoorstellen aan van de C.R.O.S., zoals die zijn vastgesteld in de plenaire C.R.O.S.-vergadering van 27 juni 2005. Deze lijst van verbetervoorstellen vormt de agenda van de C.R.O.S. in de periode tot 1 oktober 2005. Hierbij is rekening gehouden met de vijf vereisten aan verbetervoorstellen zoals die in het Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid zijn geformuleerd: (1) een heldere beschrijving van het voorstel, (2) het motief voor het voorstel, (3) een onderbouwing van het voorstel, (4) verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder, en (5) informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden. In bijlagen bij deze brief zijn de rapportages van de verschillende werkgroepen van de C.R.O.S (Hinderbeperking, Klachten, Meten & Rekenen en Communicatie) opgenomen. Over bijzondere onderwerpen (grondgeluid en de herstructurering van de C.R.O.S.) en verbetervoorstellen die de C.R.O.S. in afschrift zijn toegestuurd, heb ik reeds aan het begin van deze brief opmerkingen gemaakt.

#### **3.1 Werkgroep Hinderbeperking**

Een aantal, vooralsnog vijftal, pilots gericht op selectief baangebruik, mogelijkheid van routeafwijkingen en nachtnadering van de Polderbaan gedurende de gebruiksjaren 2005 – 2006 en 2006 – 2007, met als resultaat een voorstel voor het structureel inzetten van selectief baangebruik en mogelijkheid van routeafwijkingen, alsmede het 's nachts anders aanvliegen van de Polderbaan, ter vermindering van de hinderbeleving van omwonenden.

#### **3.2 Werkgroep Klachten**

1. Een voorstel voor verdere verbetering van het instrument van klachtenanalyse op basis van de uitgebrachte eerste klachtenanalyse CROS 2004
2. Een voorstel voor het ontwikkelen van een beleidsmatige visie op klachten (incl. verkennen van mogelijke nieuwe bestuurlijke arrangementen). Een voorstel voor verbreding van het begrip klacht, hierbij meer instrumenten mogelijk maken dan alleen de huidige klachtenlijn, en verfijning van het begrip klacht, waarbij naast registratie van geuite klacht ook gekeken wordt naar afhandeling van de klachten
3. Een voorstel voor het samenstellen van representatieve bewonerspanels in de omgeving van Schiphol. Hiermee kan een relatie gelegd worden met de in de werkgroep Hinderbeperking voorgestane pilots, c.q. experimenten.

#### **3.3 Werkgroep Meten & Rekenen**

1. Een voorstel voor het hanteerbaar maken van de hinderbeleving van omwonenden in het buitengebied, door middel van het in samenwerking met C.D.V. ontwikkelen van meetmogelijkheden voor het buitengebied

2. Een voorstel voor het hanteerbaar maken van de hinderbeleving van omwonenden in het algemeen door:
  - a. het verbeteren van de communicatie tussen overheid, sector en omwonenden;
  - b. de erkenning van de hinder door overheid en luchtvaartsector met behulp van een adequaat klachtenregistratie en –afhandelingssysteem;
  - c. de introductie van geluidseisen op vluchtniveau.

### **3.4 Werkgroep Communicatie**

Voorgesteld wordt een breed spectrum van interne en externe communicatiemogelijkheden te ontwikkelen gericht op de verschillende doelgroepen, waarvan het centrale punt een digitaal informatieplatform zal zijn dat de huidige website integreert met een nieuw extranet, intranet en klachtenregistratiesysteem. De belangrijkste doelstellingen hierbij zijn:

- Intensiever betrekken van omwonenden
- Transparanter maken van de werkwijze van de CROS
- Flexibel en efficiënt klachten verwerken en analyseren
- Een rol voor de CROS als kenniscentrum ten behoeve van overleg en als werkomgeving voor de drie in de CROS vertegenwoordigde geledingen en een manier om vergaarde kennis meer georganiseerd ‘aan de man te kunnen brengen’
- Virtueel kantoor voor de medewerkers van de CROS.

Ik hoop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Drs H.G. Ouwerkerk,  
voorzitter van de C.R.O.S.

## BIJLAGE 1 (RAPPORTAGES VAN DE WERKGROEPEN)

**Datum** 30 juni 2005  
**Onderwerp** Rapportage verbetervoorstellen Werkgroep  
Hinderbeperking

De voorzitter van de CROS  
Drs H.G. Ouwerkerk

**Uw kenmerk**  
**Ons kenmerk** CROS05.148  
**Bijlage(n)**

**Bureau CROS**  
Postbus 3007  
2001 DA Haarlem  
Telefoon 023 514 46 53  
Telefax 023 514 36 93  
E-mail [cros@noord-holland.nl](mailto:cros@noord-holland.nl)

**CROS informatie- en  
klachtenbureau**  
Havenmeesterweg 29  
1118 CB Luchthaven Schiphol  
Telefoon 020 601 55 55  
Telefax 020 653 01 64  
Website [www.crosinfo.nl](http://www.crosinfo.nl)

Geachte Voorzitter,

Met inachtname van de opmerkingen gemaakt in de plenaire CROS-vergadering van 27 juni jl. doe ik U hierbij de verbetervoorstellen van de werkgroep Hinderbeperking toekomen.

### 1. Inleiding

Op basis van het besprokene in de extra CROS-vergadering van 21 maart 2005 heeft de Werkgroep Hinderbeperking de notitie requirements van 1 april 2005 uitgebracht. Op deze notitie is van de zijde van bewonersvertegenwoordigers een aantal amendementen gepleegd in de plenaire CROS-vergadering van 14 april 2005. Daarop is de Werkgroep Hinderbeperking tweemaal bijeengewees: op 11 mei en 15 juni 2005. Op 11 mei 2005 is overeenstemming bereikt over doel, uitgangspunten en reikwijdte van de voorgestane pilots, c.q. experimenten met het oog op (selectief) baangebruik en routeafwijkingen. Ik heb het secretariaat van de CROS verzocht voorstellen te doen voor de vormgeving van bedoelde pilots, c.q. experimenten. Met name heb ik aandacht gevraagd voor de structurering en organisatie ervan, alsmede voor de voor het slagen van bedoelde pilots, c.q. experimenten noodzakelijke communicatie erover naar de omgeving. Na een tussentijdse reactieronde op de concept-verbetervoorstellen zijn zij in de vergadering van de Werkgroep Hinderbeperking van 15 juni jl. vastgesteld.

## **2. Doel, uitgangspunten en reikwijdte pilots, c.q. experimenten**

Als een belangrijk knelpunt in het gebruik van de luchthaven Schiphol wordt beschouwd de door de omgeving ervaren geluidhinder als gevolg van het huidige voorgeschreven baangebruik en de geringe routeafwijkingen die binnen het huidige stelsel zijn toegestaan. Baan- en routegebruik worden in overwegende mate gedictieerd door het wettelijke systeem van handhavingspunten waarbinnen opstijgend en landend luchtverkeer wordt afgewikkeld.

Voorgesteld wordt gedurende twee gebruiksjaren (2005 – 2006 en 2006 – 2007) een aantal pilots, c.q. experimenten in uitvoering te nemen die tot doel hebben de door de omgeving ervaren geluidhinder op aansprekende locaties (bijvoorbeeld rondom de Polderbaan/Zwanenburgbaan en de Kaagbaan/Aalsmeerbaan) door selectief baangebruik en gecontroleerde routeafwijkingen te verminderen, c.q. significant te beïnvloeden. In het eerste gebruiksjaar zal de nadruk liggen op de uitwerking van de voorgestane pilots, c.q. experimenten; in het tweede gebruiksjaar zal de daadwerkelijke implementatie daarvan plaatsvinden. In dat jaar kan feitelijk een opschorting van de handhavingspunten plaatsvinden. De pilots, c.q. experimenten zullen parallel dan wel volgtijdelijk starten. Over de concrete keuze van de doelen van de pilots, c.q. experimenten zal een beslismoment worden ingelast in de loop van het eerste gebruiksjaar. Een beslissing hierover vindt plaats in de stuurgroep (werkgroep hinderbeperking) in overleg met CROS. Een belangrijke voorwaarde voor het in uitvoering nemen van deze pilots, c.q. experimenten is dat het Ministerie van Verkeer & Waterstaat gedurende de proefperiode (de gebruiksjaren 2005 – 2006 en 2006 - 2007) instemt met een overschrijding van de wettelijke grenswaarden op relevante handhavingspunten. Vanzelfsprekend is voornoemde overschrijding gerelateerd aan het doel van de verbetervoorstellen. Op basis van een gedegen tussentijdse evaluatie van de pilots, c.q. experimenten (tussentijdse resultaten op basis van het gebruiksjaar 2005 - 2006, proces van besluitvorming, ingezette instrumentarium in technisch-inhoudelijk en bestuurlijk opzicht) in het najaar van 2006 /voorjaar 2007, vindt in overleg met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat besluitvorming plaats over de tweede helft van de proefperiode (gebruiksjaar 2006 – 2007); tegelijkertijd worden voorstellen geformuleerd voor wijziging van het wettelijk stelsel met het oog op selectief baangebruik en routeafwijkingen. In een nutshell is dit het kernverbetervoorstel van de Werkgroep Hinderbeperking.

Voor het welslagen van de pilots, c.q. experimenten is het van belang dat tussen sector en omgeving een goede basis van vertrouwen bestaat. Het uitproberen en uiteindelijk vaststellen van een werkwijze waarbij in goed overleg met de omgeving een betere verdeling en indien mogelijk een beperking van geluidsoverlast gerealiseerd kan worden, waarbij ook de transparantie ten aanzien van de keuzes en de mogelijkheden en onmogelijkheden verbeterd wordt, is een primaire drijfveer.

## **3. Vormgeving pilots, c.q. experimenten**

### **3.1 Algemeen**

De pilots, c.q. experimenten worden uitgevoerd op basis van duidelijke voorafgemaakte afspraken:

1. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stemt gedurende de proefperiode (de gebruiksjaren 2005 – 2006 en 2006 – 2007) in met een overschrijding van de wettelijke grenswaarden op relevante handhavingspunten, met dien verstande dat tijdig met de

- CROS wordt gecommuniceerd over de haalbaarheid daarvan. Voornoemde overschrijding is gerelateerd aan het doel van de verbetervoorstellen;
- gedurende de proefperiode vervult de luchtvaartsector een overwegende rol bij de beantwoording van de vraag of het voorgestelde selectieve baangebruik en routeafwijkingen zowel uit het oogpunt van veiligheid en capaciteit als uit praktische overwegingen (bijv. weersomstandigheden; 20% problematiek) haalbaar zijn. (Relatie met de E2MC-commissie).

Als inhoudelijke uitgangspunten worden gehanteerd dat (1) de overschrijdingen noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de pilots, c.q. experimenten en dat (2) de geluidsbelasting per saldo minder, c.q. niet ernstiger wordt dan in de huidige situatie. Verder wordt aandacht gevraagd voor met name vanuit omwonenden gestelde uitgangspunten als het vermijden van woonkernen en de noodzaak van hoger aanvliegen.

### **3.2 Voorgestelde pilots, c.q. experimenten**

Voorgesteld wordt gedurende de proefperiode een aantal aansprekende pilots, c.q. experimenten in uitvoering te nemen. Hiertoe zal de Werkgroep Hinderbeperking een voorstel doen aan de plenaire CROS-vergadering van 15 september 2005 in de vorm van een uitgewerkt verbetervoorstel waarin tevens een beter beeld wordt gegeven van de toetsingscriteria (inclusief beantwoording van de vraag wanneer een pilot, c.q. experiment geslaagd is). De volgende nu bekende mogelijkheden doen zich voor:

- baanpreferentie Polderbaan/Zwanenburgbaan; bijvoorbeeld in de maanden april, juni en augustus preferent starten in noordelijke richting, bijvoorbeeld in de maanden mei juli september preferent starten in zuidelijke richting;
- preferent oost-west baangebruik om noord-zuid baangebruik te ontlasten. Vanzelfsprekend dient deze mogelijkheid niet afbreuk te doen aan het evenwicht tussen de beide principes van baangebruik;
- routeafwijking gericht op het spreiden (uitwaaiëren) van verkeer vertrekkend van de Zwanenburgbaan in noord-oostelijke richting;
- routeafwijking gericht op het spreiden van vliegverkeer vóór het exit-point met als doel het vermijden van woonkernen;
- aanpassing van de nachtnadering, bijvoorbeeld vier voorstellen ten aanzien van met betrekking tot de Polderbaan:
  - Correctie van de luchtverkeersweg boven Castricum en Uitgeest
  - De IJsselmeerroute meer gebruiken voor niet RNAV verkeer
  - Het hoger naderen in de nacht, liefst NIRSI vanaf 5000 feet
  - Ontmoedigen van verkeer dat onvoldoende is uitgerust voor CDA.

### **3.3 Organisatie pilots, c.q. experimenten**

De pilots, c.q. experimenten worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de CROS. De projectleider(s) (bij voorkeur afkomstig uit de luchtvaartsector) worden door de voorzitter van de CROS aangewezen. De organisatie ziet er verder als volgt uit:

- de projectleider wordt bijgestaan door een projectteam dat hij of zij zelf samenstelt. Bij voorkeur omvat het projectteam een medewerker van de LVNL, KLM en AAS, een bewonersvertegenwoordiger, een medewerker van het secretariaat van de CROS en een communicatiedeskundige. Desgewenst kan een beroep worden gedaan op externe deskundigheid, bijvoorbeeld het NLR of het RIVM;
- de pilots, c.q. experimenten worden aangestuurd door een Stuurgroep (Werkgroep Hinderbeperking) onder leiding van de voorzitter van de Werkgroep Hinderbeperking. De

- Stuurgroep is verder belast met het uitbrengen van tussentijdse rapportages aan de plenaire CROS-vergadering over de voortgang van de pilots, c.q. experimenten;
3. de Stuurgroep wordt bijgestaan door een Klankbordgroep onder leiding van de voorzitter van de CROS, waarin verder deelnemen vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (beleidsdirectie en IVW), LVNL en CDV. De Klankbordgroep fungeert daarnaast als evaluatiecommissie.

Uitgaande van een proefperiode die twee gebruiks jaren omvat (2005 – 2006 en 2006 – 2007) worden kwartaalsgewijze tussentijdse rapportages aan de plenaire CROS-vergadering uitgebracht. Op basis van een gedegen tussentijdse evaluatie van de pilots, c.q. experimenten (tussentijdse resultaten op basis van het gebruiksjaar 2005 - 2006, proces van besluitvorming, ingezette instrumentarium in technisch-inhoudelijk en bestuurlijk opzicht) in het najaar van 2006/voorjaar 2007, vindt in overleg met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat besluitvorming plaats over de tweede helft van de proefperiode (gebruiksjaar 2006 – 2007); tegelijkertijd worden voorstellen geformuleerd voor wijziging van het wettelijk stelsel met het oog op selectief baangebruik en routeafwijkingen.

### 3.4 Resultaten pilots, c.q. experimenten

De pilots, c.q. experimenten zullen tenminste resulteren in:

1. technisch-inhoudelijke voorstellen waarin verbeteringen in routes en/of routegebruik uit het oogpunt van geluidhinder zullen worden geformuleerd en gedurende de proefperiode geïmplementeerd;
2. idem t.a.v. selectief baangebruik;
3. concept-richtlijnen van de LVNL met het oog op aanbevelingen voor formalisering in een herzien wettelijk stelsel van de gedurende de proefperiode ervaren verbeteringen;
4. een rapportage over de gedurende de proefperiode ondervonden hinderbeleving bij omwonenden, alsmede een voorstel voor het beïnvloeden en monitoren van de hinderbeleving van omwonenden;
5. een rapportage waarin de werkbaarheid van de betrokkenheid van de CROS wordt geëvalueerd en advies wordt gegeven over toekomstige formalisering van deze betrokkenheid.

### 3.5 Communicatie

Omdat de pilots, c.q. experimenten zijn gericht op een feitelijke beperking van de geluidhinder in zijn totaliteit, met duidelijk merkbare effecten in de regio en omdat de CROS daarbij een initiërende en coördinerende rol speelt, is effectieve communicatie in en over het traject niet alleen noodzakelijk maar vooral ook wenselijk. In de communicatie over de pilots, c.q. experimenten dient aandacht te worden besteed aan de volgende aspecten:

1. **Doelstelling.** Het doel van de communicatie is de omwonenden te informeren over de intentie en praktische uitwerking van de pilots, c.q. experimenten, alsmede de rol daarin van de CROS;
2. **Doelgroepen.** De nadruk in de communicatie ligt bij de omwonenden. Deze doelgroep dient te worden gesegmenteerd omdat de boodschap per regio of plaats verschillend kan zijn. De spreiding/concentratie van luchtverkeer en de daarmee samenhangende herverdeling van geluidhinder heeft communicatie van verschillende boodschappen in de verschillende regio's tot gevolg. Ook de interne doelgroepen moeten goed op de hoogte worden gebracht van de intentie en praktische uitwerking van de pilots, c.q. experimenten om als goede "ambassadeurs" van de CROS te kunnen functioneren;

3. **Strategie.** In de communicatie is een belangrijke rol weggelegd voor de voorzitter van de Werkgroep Hinderbeperking (Stuurgroep) en de voorzitter van de CROS (Klankbordgroep). Zij dienen het beeld over de pilots, c.q. experimenten naar de bestuurlijke omgeving en omwonenden te bepalen. Door de nadruk te leggen op het belang van de omwonenden en niet op de rol van de luchtvaartpartijen zal de geloofwaardigheid van de communicatie toenemen;
4. **Boodschap.** De boodschap varieert per regio/plaats, afhankelijk van de veranderingen in geluidhinder ter plekke. Maar globaal kan worden samengevat dat de boodschap uit drie elementen bestaat: de intentie van de pilots, c.q. experimenten is hinderbeperking, initiator/coördinator is de CROS (tevens zender), consequentie is (tijdelijke) verandering in geluidhinder en hinderbeleving.
5. **Communicatiemiddelen.** De communicatiemiddelen dienen te worden verspreid over de gehele proefperiode, met accent op de aanvang. Achtereenvolgens worden de volgende middelen ingezet: persconferentie/-berichten, een speciale pagina op de website CROSinfo, flyers, artikelen voor regionale/locale huis-aan-huisbladen, regionale/locale bewonersbijeenkomsten en een CROS Nieuwsbrief nieuwe stijl.

Uitvoering van de vijf punten wordt uitgewerkt door het projectteam.

Ik hoop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Drs M.J. Bezuijen,  
voorzitter van de Werkgroep Hinderbeperking





**Datum** 27 juni 2005  
**Onderwerp** Rapportage verbetervoorstellen Werkgroep Klachten

De voorzitter van de CROS  
Drs H.G. Ouwerkerk

**Bureau CROS**  
Postbus 3007  
2001 DA Haarlem  
Telefoon 023 514 46 53  
Telefax 023 514 36 93  
E-mail [cros@noord-holland.nl](mailto:cros@noord-holland.nl)

**Uw kenmerk**  
**Ons kenmerk** CROS05.153  
**Bijlage(n)**

**CROS informatie- en klachtenbureau**  
Havenmeesterweg 29  
1118 CB Luchthaven Schiphol  
Telefoon 020 601 55 55  
Telefax 020 653 01 64  
Website [www.crosinfo.nl](http://www.crosinfo.nl)

Geachte Voorzitter,

Ten behoeve van de plenaire CROS-vergadering van 27 juni aanstaande doe ik U hierbij de verbetervoorstellen van de Werkgroep Klachten toekomen.

## 1. Inleiding

De Workshop Klachten van 31 mei 2005 was een groot succes. In de vergadering van de Werkgroep Klachten daags na de workshop zijn de uitkomsten als volgt verder ingedikt:

1. Het rubriceren van klachten. Hiermee wordt bedoeld: het ontwikkelen van instrumenten om soorten klachten te onderscheiden. Dit in tegenstelling tot wat de huidige praktijk is: slechts de ontvangst registreren.
2. Een duidelijk onderscheid aanbrengen tussen het verstrekken van informatie en het beantwoorden van een klacht door het Informatie en Klachten Bureau (IKB). Op dit moment vloeien beide soorten handelingen in elkaar over.
3. Het aanbrengen van een wegingsfactor. Misschien is het mogelijk klachten te groeperen naar beleving of naar steeds weer optredende hindergebieden.
4. Het gebruik maken van bewonerspanels. Deze panels moeten samengesteld worden uit een doorsnee van de bevolking en bestaan dus uit klagers en niet-klagers. De panels hebben wisselende deelnemers en worden regelmatig gehoord. Belangrijk doel van deze panels is het leveren van een objectieve bijdrage aan het bepalen van de effecten van een gewijzigd operationeel gebruik van Schiphol. Alleen dan kan het voorstel dat vanuit de werkgroep Hinderbeperking wordt gedaan om te experimenteren met verschillend baan- en routegebruik op een zinvolle manier beoordeeld en geëvalueerd worden. Dergelijke experimenten hebben immers alleen zin als de effecten daarvan op een verantwoorde manier beoordeeld kunnen worden. De effecten alleen beoordelen op het aantal binnengekomen klachten lijkt een te enge benadering voor een dergelijke

- evaluatie. In verband met eventueel toekomstig gewijzigd operationeel gebruik van het banenstelsel van Schiphol zal de reactie van omwonenden gemeten moeten worden.
5. Een goed opgezet onderzoek met gebruikmaking van bewonerspanels, waarbij die bewonerspanels overigens regelmatig van samenstelling zullen moeten wisselen, kan uitmonden in een grootschalig bevolkingsonderzoek wanneer daar behoefte aan is.
  6. Het overwegen van een vliegbericht op teletekst, zoals bekend een veel bekeken en populair communicatiemiddel. Hierop kunnen dan naar analogie met verkeers-, weer- en vaarberichten mededelingen gedaan worden over baangebruik.
  7. Het aanbrenge van gelaagdheid in de klachtenbehandeling, door middel van het inbouwen van een procedure van klachten met bevestiging. Dit als men denkt aan bijvoorbeeld het aanstellen van een Ombudsman Schiphol.
  8. Het aanbrenge van rapportages op maat wanneer het instrument klachtenanalyse verder ontwikkeld is.
  9. Het bieden van genoegdoening naar aanleiding van klachten. Voorbeelden zijn het Schipholfonds/Leefbaarheidsfonds. Het benaderen van omwonenden die overlast ervaren met voorstellen voor isolatie of verhuizing. Een en ander is sterk afhankelijk van hetgeen vanuit het Ministerie van Verkeer & Waterstaat mogelijk wordt geacht.
  10. Het onderscheid aanbrenge tussen zaken waarover de CROS wel, al dan niet een helpende hand kan bieden. Duidelijk moet naar omwonenden worden gecommuniceerd waar de CROS voor staat. Dit houdt ook in dat er grenzen aangegeven moeten worden van wat men kan verwachten en wat niet.

Zeer belangrijk is overigens de overweging dat alle hierboven gedane suggesties onderzocht dienen te worden op haalbaarheid en mogelijke uitvoering. Verder dient een scheiding aangebracht te worden in onderwerpen die qua tijd voorrang hebben op andere, zoals punten 1, 2, 4 en 6 en punten die op langere termijn ontwikkeld kunnen worden.

## **2. Overwegingen voor actie**

De Werkgroep Klachten staat stil bij de volgende overwegingen:

1. Een dezer dagen wordt de eerste klachtenanalyse Schiphol 2004 uitgebracht. Zonder vooruit te lopen op de lessen die hieruit geleerd kunnen worden, kan worden geconstateerd dat er overeenstemming bestaat over de zorgvuldigheid van het uitgebrachte materiaal en over de gevolgde onderzoeksmethodiek. Eerder is reeds afgesproken dat op basis van de klachtenanalyse 2004 klachtenanalyses over voorgaande jaren (tot aan 1992) worden uitgevoerd. Het is wenselijk dat op basis van de klachtenanalyse 2004, met name de conclusies en aanbevelingen, een verdere verbetering van het instrument klachtenanalyse wordt nagestreefd (Relatie met verbetervoorstel 1);
2. De workshop Klachten van 31 mei 2005 is opgezet vanuit de gedachte dat er een visie op klachten moet worden geformuleerd. Deze visie hoeft niet - moet zelfs niet - op stel en sprong klaar te zijn. De Werkgroep Klachten is een voorstander van een CROSVisie op klachten die zich ontwikkelt, met ruimte voor multidisciplinair onderzoek, met ruimte voor bestuurskundige reflectie en ontwerp van bestuurlijke arrangementen, met nadruk op sociaal wetenschappelijke input. De eerste workshop Klachten was een succes, en zou volgens de Werkgroep Klachten gevolgd moeten worden door een serie van verdere thematische workshops. Stapsgewijs ontstaat aldus een visie op klachten, waarin niet alleen inhoudelijk diep wordt ingegaan op hoe klachten in de context van Schiphol tot uiting komen en moeten worden gewaardeerd, maar waarin ook bestuurlijke arrangementen worden aangereikt (Relatie met verbetervoorstel 2);

3. Voorgaande overweging is niet bedoeld als aanbeveling om voorlopig niets te doen. Ervan uitgaande dat de ontwikkeling van een CROS-visie op klachten (periode 2005 – 2007) parallel kan plaatsvinden aan verbeteringen aan het huidige systeem, zoals die ook in de workshop Klachten van 31 mei 2005 naar voren zijn gekomen, lijkt het de Werkgroep Klachten verstandig indien de beoogde “verbreding” en “verfijning” van de klachtenbehandeling met voortvarendheid wordt ingezet: rubricering, inrichten van bewonerspanels e.a. (Relatie met verbetervoorstel 3).

### **3. Verbetervoorstellen**

In het kader van de “deadline” van 1 juli 2005 die het Ministerie van Verkeer & Waterstaat heeft gesteld aan het indienen van verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid, draagt de Werkgroep Klachten de volgende verbetervoorstellen aan:

4. Een voorstel voor verdere verbetering van het instrument van klachtenanalyse op basis van de uitgebrachte eerste klachtenanalyse CROS 2004
5. Een voorstel voor het ontwikkelen van een beleidsmatige visie op klachten (incl. verkennen van mogelijke nieuwe bestuurlijke arrangementen). Een voorstel voor verbreding van het begrip klacht, hierbij meer instrumenten mogelijk maken dan alleen de huidige klachtenlijn, en verfijning van het begrip klacht, waarbij naast registratie van geuite klacht ook gekeken wordt naar afhandeling van de klachten
6. Een voorstel voor het samenstellen van representatieve bewonerspanels in de omgeving van Schiphol. Hiermee kan een relatie gelegd worden met de in de werkgroep Hinderbeperking voorgestane pilots, c.q. experimenten.

Ik hoop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

mevrouw S.M. Smit-van de Velde,  
waarnemend voorzitter van de Werkgroep Klachten

**Datum** 30 juni 2005  
**Onderwerp** Rapportage verbetervoorstellen Werkgroep  
Met en Rekenen

De voorzitter van de CROS  
Drs H.G. Ouwerkerk

**Bureau CROS**  
Postbus 3007  
2001 DA Haarlem  
Telefoon 023 514 46 53  
Telefax 023 514 36 93  
E-mail [cros@noord-holland.nl](mailto:cros@noord-holland.nl)

**Uw kenmerk**  
**Ons kenmerk** CROS05.149  
**Bijlage(n)**

**CROS informatie- en  
klachtenbureau**  
Havenmeesterweg 29  
1118 CB Luchthaven Schiphol  
Telefoon 020 601 55 55  
Telefax 020 653 01 64  
Website [ww.crosinfo.nl](http://ww.crosinfo.nl)

Geachte Voorzitter,

Met inachtname van de opmerkingen gemaakt in de plenaire CROS-vergadering van 27 juni jl. doe ik U hierbij de verbetervoorstellen van de werkgroep Meten en Rekenen toekomen.

Het eerste voorstel komt voort uit een toenemende behoefte binnen de CROS gelederen aan handvaten voor de hinderbeleving in het buitengebied (gebieden met een geluidsbelasting van minder dan 20 Ke, c.q. in overleg met de C.D.V. gebieden met een geluidsbelasting tussen de 35 Ke en 20 Ke). Het tweede voorstel bevat een aantal ideeën die zijn voortgekomen uit de samenwerking tussen CROS en het NLR ten aanzien van informatieverstrekking en erkenning van hinder.

*Voorstel 1:* het hanteerbaar maken van hinderbeleving van omwonenden in het buitengebied, door middel van het in samenwerking met C.D.V. ontwikkelen van meetmogelijkheden voor het buitengebied.

*Voorstel 2:* het hanteerbaar maken van hinderbeleving van omwonenden in het algemeen door:

- d. verbeteren van de communicatie tussen overheid, sector en omwonenden;
- e. erkenning van de hinder door overheid en sector met behulp van een adequaat klachtenregistratie en –afhandelingssysteem.
- f. introductie van geluidseisen op vluchtniveau.

### **Voorstel 1**

Met het oog op het hanteerbaar maken van de hinderbeleving van omwonenden in het buitengebied is het wenselijk mogelijkheden te ontwikkelen voor het meten van vliegtuiggeluid aldaar.

CROS heeft daarom ingestemd met onderzoek naar de technische mogelijkheden van het meten van vliegtuiggeluid bij relatief lage geluidbelasting. Het onderzoek wordt in de maanden mei t/m september 2005 uitgevoerd door het RIVM, die daarvoor op een aantal locaties experimenten uitvoert met verschillende meetsystemen.

De verwachting is dat de resultaten van het onderzoek de deur zullen openen voor de ontwikkeling van een systeem dat de geluidbelasting op een betrouwbare manier kan monitoren. Dit kan gebeuren in een samenwerkingsverband tussen C.D.V. en CROS.

## **Voorstel 2**

Op 1 april 2005 organiseerde de CROS in samenwerking met het NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium) een brainstormbijeenkomst "informatievoorziening vliegtuiggeluid". Daarin kwam naar voren dat er vanuit de omgeving een grote behoefte is aan duidelijke milieu-informatie in de regio rond Schiphol. Naar aanleiding van de bijeenkomst heeft de Secretaris van de CROS het NLR verzocht de ideeën die naar voren kwamen gestalte te geven in een concept verbetervoorstel voor de evaluatie van het Schipholbeleid. Ter aanvulling hierop heeft het NLR voorstellen geformuleerd ten aanzien van klachtenregistratie en het gebruik van meetsystemen binnen het handhavingstelsel. Na een reactieronde op het daaruit voortgekomen rapport tijdens de vergadering van de Werkgroep Meten en Rekenen van 14 juni jongstleden is besloten de volgende verbetervoorstellen aan u te melden. De werkgroep is nog niet 100 % content over de precieze formulering van deze voorstellen. Met de huidige voorlopige formulering is de richting van de voorstellen voor dit moment evenwel voldoende aangeduid.

### ***Voorstel 2a***

Informatie dient transparant en eerlijk te zijn. Omwonenden moeten kunnen snappen wat ze lezen. Goed geïnformeerd worden kan bijdragen aan een gevoel van erkenning en respect bij omwonenden en leidt daarmee tot beperking van de hinder. De volgende concrete maatregelen kunnen bijdragen aan transparante en eerlijke informatievoorziening:

- *geluidbericht*, een heldere prognose van de verkeerssituatie rondom Schiphol voor de komende dagen door middel van cijfers over routegebruik. Daarbij moet duidelijk het voorspellende karakter van de berichten worden aangegeven, immers de onzekerheid van deze voorspellingen is sterk gelieerd aan de weersvoorspellingen;
- *'geluidemmertjes per deelgebied'*. Middels een versimpelde weergave van de (geluids)gegevens die voor de handhaving gebruikt worden, bijvoorbeeld op het internet, kan inzichtelijk gemaakt worden hoe de geluidsbelasting zich gedurende het jaar ontwikkeld;
- *historische gegevens over baan en routegebruik*. Een eenvoudige en transparante weergave van het routegebruik, rustperiodes en alternatieve geluidmaten is ook wenselijk voor informatie richting omwonenden als het gaat om historische vluchtgegevens.

### ***Voorstel 2b***

Ook erkenning van hinder en de daaraan gerelateerde klachtmeldingen door de overheid en sector kunnen ertoe bijdragen dat omwonenden zich in hogere mate serieus genomen voelen. De CROS workshop ‘Wat is een klacht?’ op 31 mei 2005 te Haarlem maakte duidelijk dat het de huidige praktijk van simpelweg registreren en rapporteren van de klachten daarbij niet voldoende is. De volgende verbeteringen kunnen worden aangebracht:

- het indienen van een klacht kan makkelijk via internet gebeuren met een gedegen rubricering. Het toekennen van wegingsfactoren op de ingediende klacht geeft daarbij de mogelijkheid om de klachtenaantallen te reduceren. Als een klager kan aangeven of de overlast structureel van aard is of sporadisch voorkomt kan hiermee al een groot deel van de klachtenaantallen gecompriemd worden;
- aan de hand van de gerubriceerde klachtgegevens en vluchtgegevens uit FANOMOS kan een gedegen klachtenanalyse plaatsvinden. Gegevens over routegebruik, rustperiodes en  $NA_{xx}$  kunnen gekoppeld worden aan de klachtendatabase. Zo kan de klacht een betere performance indicator worden voor de mate van hinder door vliegtuigen die de omgeving ervaart;
- om een goed inzicht in de totale hinderbeleving van de omwonenden te krijgen dienen de klachtenstatistieken te worden aangevuld met kwalitatieve gegevens. Het in het leven roepen van bewonerspanels in verschillende regio's kan daartoe bijdragen. Het in kaart brengen van de groep niet-klagers verdient daarbij speciale aandacht.

### *Voorstel 2c*

De omwonenden van Schiphol hebben, terecht of onterecht, meer vertrouwen in geluidmetingen dan geluidberekeningen. De huidige geluidmetingen met meetsystemen hebben als doel de omgeving te informeren en hebben geen plaats binnen de handhaving. Met “geluidmetingen voor handhaving” kunnen de overtreders van de gestelde grenswaarden, anders dan in de huidige handhavingssystematiek, ook op vluchtniveau worden afgerekend. Hierbij wordt per vlucht geconstateerd of de vastgelegde grenswaarden al dan niet worden overschreden. Wordt er geconstateerd dat een van de grenswaarden overschreden is dan krijgt de overtreder een boete.

Dit systeem wordt bij een groot aantal buitenlandse luchthavens met succes toegepast. De mogelijkheid van toepassing op Schiphol dient daarom nader onderzocht te worden. De maatregel zou kunnen worden ingevoerd ter vervanging van bijvoorbeeld de TVG in plaats van als aanvulling op het huidige handhavingssysteem.

Ik hoop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

H.H. Eilert,  
voorzitter van de Werkgroep Meten & Rekenen

**Datum** 30 juni 2005  
**Onderwerp** Rapportage verbetervoorstellen Werkgroep  
Communicatie

De voorzitter van de CROS  
Drs H.G. Ouwerkerk

**Uw kenmerk**  
**Ons kenmerk** CROS05.156  
**Bijlage(n)**

**Bureau CROS**  
Postbus 3007  
2001 DA Haarlem  
Telefoon 023 514 46 53  
Telefax 023 514 36 93  
E-mail [cros@noord-holland.nl](mailto:cros@noord-holland.nl)

**CROS informatie- en  
klachtenbureau**  
Havenmeesterweg 29  
1118 CB Luchthaven Schiphol  
Telefoon 020 601 55 55  
Telefax 020 653 01 64  
Website [www.crosinfo.nl](http://www.crosinfo.nl)

Geachte Voorzitter,

Met inachtname van de opmerkingen gemaakt in de plenaire CROS-vergadering van 27 juni jl. doe ik U hierbij de verbetervoorstellen van de werkgroep Communicatie toekomen.

Op 14 oktober 2004 organiseerde de werkgroep CROS Communicatie een brainstormbijeenkomst "Stand van zaken Communicatie". Daarin kwam naar voren dat de CROS meer actief en vooral zichtbaar voor de omgeving de dialoog zou moeten aangaan om een helder beeld te schetsen over de mogelijkheden dan wel onmogelijkheden van hinderbeperking. De tegengestelde belangen van de binnen de CROS vertegenwoordigde partijen maakt dat de gestelde doelen van de CROS door omwonenden met wantrouwen worden bekeken. In het vervolgtraject werd in december 2004 de opdracht gegeven een onderzoek te verrichten naar imago en naamsbekendheid van de CROS. De conclusies uit dit rapport '*Werk aan de winkel, onderzoek naar het imago van de CROS*', bevestigen bovenstaande bevindingen en onderstrepen een beperkte communicatie en daarmee de vele onduidelijkheden in missie en visie van de CROS.

De werkgroep CROS Communicatie heeft zich daarnaast gebogen over mogelijke oplossingen om te komen tot een verbetering van imago en naamsbekendheid van de CROS en een verbeterde relatie met haar achterban. Hierbij is over de volgende punten overeenstemming bereikt:

1. De CROS wenst meer inzicht te verkrijgen in haar verschillende doelgroepen en wat er leeft aan wensen en behoeften binnen de Schipholregio
2. CROS Communicatie moet zichtbaar maken wat het overleg binnen de CROS oplevert en inspelen op actuele ontwikkelingen binnen het werkveld

3. De afstand tussen de CROS, de vertegenwoordigers van de verschillende doelgroepen, en de doelgroepen moet worden verkleind
4. De ontwikkeling van (ver)nieuw(d)e middelen en informatiekkanalen om de gelijkwaardigheid in kennis en organisatie van de geledingen onderling te bevorderen en een meer zichtbare en gerichte communicatie op gang brengen tussen de CROS en haar externe omgeving.

Naar aanleiding van verschillende bijeenkomsten en onderzoeken heeft de werkgroep Communicatie haar ideeën gestalte gegeven in een aantal verbetervoorstellen voor de evaluatie van het Schipholbeleid. Deze verbeteringen zijn bedoeld om een infrastructuur voor communicatie, kennisoverdracht en gegevensuitwisseling te ontwikkelen waar de CROS in de toekomst haar doelstellingen en producten op vele fronten sterker kan profileren, niet alleen bij omwonenden, maar bij al haar doelgroepen.

### **Voorstel**

Voorgesteld wordt een breed spectrum van interne en externe communicatiemogelijkheden te ontwikkelen gericht op de diverse en verschillende doelgroepen, waarvan het centrale punt een digitaal informatieplatform zal zijn dat de huidige website integreert met een nieuw extranet, intranet en klachtenregistratiesysteem. De belangrijkste doelstellingen hierbij zijn:

- Intensiever betrekken van omwonenden
- Transparanter maken van de werkwijze van de CROS
- Flexibel en efficiënt klachten verwerken en analyseren
- Een rol voor de CROS als kenniscentrum ten behoeve van overleg en als werkomgeving voor de drie in de CROS vertegenwoordigde geledingen en een manier om vergaarde kennis meer georganiseerd 'aan de man te kunnen brengen'
- Virtueel kantoor voor de medewerkers van de CROS.

Hiermee kan de CROS, naast het bieden van een toegankelijke weg naar beschikbare informatie voor omwonenden, eveneens voor de eigen CROS leden snel en eenvoudig informatie op maat ontsluiten (kenniscentrum). Dit vergroot de betrokkenheid van de bewonersvertegenwoordigers en verkleint de afstand in kennis en organisatie tussen de CROS geledingen onderling. Ook de implementatie van een nieuw klachtenregistratiesysteem maakt de klachtenstroom inzichtelijk en leidt tot een verbeterde klachtafhandeling en behandeling van verzoeken om informatie.

Het afstemmen en het op elkaar laten aansluiten van de communicatieparagraaf van de voorstellen van de CROS-werkgroepen hoort hier bij. Daarnaast zal de werkgroep zonedig suggesties doen aan leden van de CROS inzake het op elkaar aansluiten van communicatietrajecten. Dit totaal zal in september 2005 vastgelegd worden in een communicatieplan en een plan van aanpak.

Ik vertrouw erop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Mevr. H.L. Groen,  
voorzitter van de Werkgroep Communicatie



**BIJLAGE 2 (OVERZICHT VAN VERBETERVOORSTELLEN DIE IN AFSCHRIFT AAN DE C.R.O.S. ZIJN TOEGESTUURD)**

1. Prof. Dr P.J. Stallen e.a., “Fundering in de regio, bijdrage aan het geluidsbeleid Schiphol” (d.d. 23 september 2004)
2. Gemeente Liemeer (d.d. 4 april 2005)
3. Stichting Dorpsraad Spaarndam (d.d. 21 april 2005)
4. Gemeente Haarlem (d.d. 29 april 2005)
5. Algemene Vereniging van Bewoners/eigenaren te Uitgeest (d.d. mei 2005)
6. Marc Boogert (d.d. 17 mei 2005)
7. Gemeente Haarlemmermeer (d.d. 24 mei 2005)
8. Prof. Dr P.J. Stallen, “Verschillen onder omwonenden van door Schiphol relatief licht belaste gebieden in preferenties voor maatregelen om geluidhinder te verminderen” (d.d. 27 mei 2005)
9. Gemeente Amstelveen (d.d. 7 juni 2005)
10. Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (d.d. 8 juni 2005)
11. Stichting Natuur en Milieu (d.d. 14 juni 2005)
12. Gemeente Aalsmeer (d.d. 14 juni 2005)
13. Kern-bestuurders Bestuurlijke Regie Schiphol (d.d. 15 juni 2005)
14. Gemeenten Beverwijk, Castricum, Heemskerk, Uitgeest en Velsen (d.d. 17 juni 2005)
15. Gemeente Zaanstad (d.d. 21 juni 2005)
16. Provincie Zuid-Holland (d.d. 23 juni 2005)
17. A.M. van Noort (d.d. 23 juni 2005)
18. De 18 platforms in de regio Schiphol (d.d. 23 juni 2005)
19. Platform Overlast Schiphol Uithoorn (d.d. 27 juni 2005)
20. Gemeenten clusters Noord (Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum), Noordmidden (Wormerland, Zaanstad, Oostzaan), Noordwest (Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlem), Oost (Amstelveen, Ouder-Amstel, Muiden, Weesp), Zuidoost (Uithoorn, Liemeer) en de gemeente Aalsmeer (d.d. 27 juni 2005)
21. Bewonersvertegenwoordigers in de C.R.O.S. (d.d. 27 juni 2005)
22. Luchtverkeersleiding Nederland, KLM en Schiphol Group “Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio” (d.d. 27 juni 2005)
23. Frontier (d.d. 28 juni 2005)
24. Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord (d.d. 29 juni 2005)
25. Gemeenten Leiden, Lisse, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Sassenheim en Warmond (d.d. 30 juni 2005).

## **BEKNOPTE BESLUITENLIJST PLENAIRE CROS VERGADERING D.D. 27 JUNI 2005**

1. Er is afgesproken dat ten aanzien van de rapportages van het RIVM over externe veiligheid en de onderzoeken ten behoeve van het beoordelingskader gezondheid en milieu: nachtelijk geluid van vliegverkeer rond Schiphol en slaapverstoring, een planning wordt gemaakt voor behandeling in de CROS. Dit zal nog vóór 1 oktober 2005 plaatsvinden opdat de conclusies ervan kunnen worden meegenomen in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid
2. Er is afgesproken dat de secretaris van de CROS in overleg met de voorzitters van de werkgroepen uiterlijk 15 juli 2005 een notitie aan de leden van de CROS voorlegt, bevattende een tijdsplanning van de werkzaamheden voor de komende periode (1 augustus 2005 tot 1 februari 2006)
3. Er is afgesproken dat de plenaire CROS frequenter bijeenkomt in verband met de evaluatie van het Schipholbeleid, bijvoorbeeld eens in de drie à vier weken vanaf 1 augustus 2005. Hiertoe zal door de secretaris van de CROS een vergaderschema worden opgesteld
4. Met een korte presentatie wordt het verbetervoorstel van LVNL, KLM en de Schiphol Group “Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio” aan de voorzitter van de CROS aangeboden
5. Met een korte presentatie worden de verbetervoorstellen van de bewonersvertegenwoordigers in de CROS aan de voorzitter van de CROS aangeboden
6. Overeenstemming wordt bereikt over de verbetervoorstellen die in de werkgroepen Hinderbeperking, Klachten, Meten & Rekenen en Communicatie zijn opgesteld
7. Overeenstemming wordt bereikt over de brief met verbetervoorstellen van de CROS aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
8. Er is afgesproken dat afschrift van de antwoordbrief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de motie Baarda aan de leden van de CROS wordt toegestuurd
9. Er is afgesproken dat hetzelfde geldt voor de reactie van LVNL op vragen van de Heer Geudeke over parallel starten
10. Er is afgesproken dat de opmerkingen van mevrouw Wesseling over het externe veiligheidsrapport van het RIVM aan het verslag van de vergadering van 27 juni 2005 worden gehecht.



Aan: Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 5 JULI 2005	
Afdelingsstermin	02/08/05
Ter behandeling aan:	
LH	Opbergen
Stationstraat 38	

1506 DH Zaandam  
Telefoon: 075 - 635 15 98  
Fax: 075 - 670 46 36  
E-mail: mnh@mnh.nl

Onderwerp: verbetervoorstellen Schiphol  
Uw kenmerk:  
Ons kenmerk: 050629  
Behandeld door: ~~XXXXXXXXXXXX~~

Internet: www.milieufederatienoordholland.nl

Datum: 29 juni 2005

Geachte heer / mevrouw,

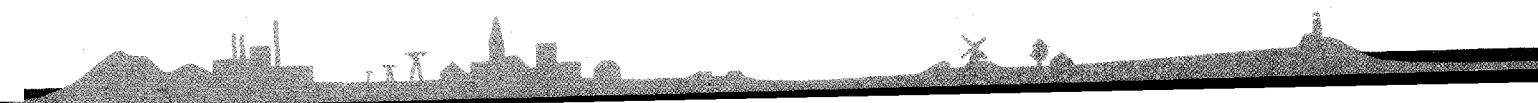
### Algemeen

De Milieufederatie Noord-Holland, een koepelorganisatie van 170 lokale natuur- en milieuorganisaties in de provincie Noord-Holland, dient hierbij een aantal verbetervoorstellen in voor de Wet Luchtvaart. Uitgangspunt voor het opstellen van deze verbetervoorstellen is onze constatering dat de huidige Wet Luchtvaart niet die bescherming voor omwonenden en milieu biedt alwaar men volgens de uitgangspunten van de PKB-Schiphol recht op had (heeft). De Milieufederatie wil daarom ook een beter systeem van milieugrenzen in de Wet Luchtvaart. Een systeem waarbij zowel Schiphol, de omgeving en de omwonenden weten waar zij aan toe zijn en waar vervolgens op gehandhaafd wordt. Hiertoe dienen onze verbetervoorstellen. De oproep van Schiphol om alle milieuregels overboord te zetten, omdat men deze als te knellend ervaart, werpen wij verre van ons. Dit beleid volgen zou betekenen dat wij met het gehele Schipholdossier weer terug bij af zijn! Ook voor alle andere bedrijven in Nederland gelden (milieu)regels; het kan niet zo zijn dat deze niet zouden gelden voor Schiphol. Schiphol staat toch niet boven de wet staat?

Wij denken dat wij met onze verbetervoorstellen een zinvolle bijdrage leveren aan een verbetering van de Wet Luchtvaart. Wij hopen dat u onze mening deelt!

Hoogachtend,

Milieufederatie Noord-Holland  
dr H.P. Gallacher, directeur



## **Verbetervoorstellen Schipholwet**

### **Voorstel 1. Beter rechtsbescherming omwonenden Schiphol**

Omwonenden in de wijde omgeving van Schiphol zijn nu vogelvrij voor wat betreft de geluidsoverlast die men ondervindt van Schiphol. Dit is tegen de afspraak uit de PKB-Schiphol. Ook de omwonenden in de woongebieden verder weg van Schiphol dienen beschermd te worden tegen extra geluidsoverlast. In die zin ondersteunen wij in grote lijnen het pleidooi hiervoor van de Cie Berkhout en de Cie Eversdijk. In het gebied binnen de 45 Lden dB(A) en binnen de Lnight 35 dB(A) moeten de grote woongebieden beter beschermd worden middels het instellen van handhavingspunten. Ieder handhavingspunt krijgt een grenswaarde dat aangeeft wat de maximale geluidsbelasting in dat punt mag zijn (zowel een grenswaarde voor de dag als voor de nacht). Deze grenswaarde wordt afgeleid van een met het grenswaarde-scenario berekende jaargemiddelde verwachtingswaarde voor de geluidsbelasting (incl. meteomarge). Ook dient er een grens gesteld te worden aan de maximale piekbelasting op dat punt. Totaal zijn er naar verwachting enkele honderden extra handhavingspunten nodig. Deze moeten vooral in woongebieden komen. Op de handhavingspunten wordt gehandhaafd; hetzij middels metingen hetzij via berekeningen. Metingen hebben onze voorkeur. Er dient daartoe een dicht geluidsmetnet rondom Schiphol te komen. Wij kunnen ons indenken dat een zekere flexibiliteit in het systeem wordt ingebouwd. Er mag van de grenswaarde in een handhavingspunt tijdelijk worden afgeweken als er elders maar een grote verbetering tegenover staat (tegenover een geluidsverslechtering in het ene punt moet een 5 tot 10 maal hogere geluidsverbetering staan in het andere punt(en)). Door het instellen van handhavingspunten in de woongebieden ook verder weg van Schiphol, zoals in Castricum, zullen de omwonenden beter beschermd worden tegen de geluidsoverlast van Schiphol, zoals was afgesproken in de PKB-Schiphol. Het biedt de omwonenden in deze woonwijken ook duidelijkheid waar men aan toe is.

### **Voorstel 2. Beter vliegprocedures**

De geluidsoverlast van Schiphol kan nog sterk teruggedrongen worden door betere vliegprocedures in te voeren. Hierdoor kan veel vermijdbare hinder worden voorkomen. Er zijn nog veel maatregelen mogelijk, te denken valt aan :

- het invoeren van glijvluchtlandingen en/of CDA-landingen, zowel overdag, in de avond als in de nacht
- hoger aanvliegen
- met minder overlast stijgen boven woongebieden en minder vliegen over woongebieden
- meer gebruik maken van uit- en aanvliegroutes over zee
- het aanpassen van de uitvliegroutes ten zuidwesten van Hoofddorp en ten noorden van Uithoorn. Deze zorgen nu voor veel overlast ("de vliegtuigen vliegen uit de bocht").
- het stimuleren dat zoveel mogelijk gevlogen wordt in smalle corridors (de hartlijn van het vliegpad volgen). Maatschappijen die dit doen zouden meer beloond moeten worden doordat ze minder luchthavenbelasting betalen.
- het invoeren van moderne navigatiesystemen, zodat nauwkeuriger gevlogen kan worden
- het creëren van zogenaamde stilte-eilanden (het vrijwaren van een aantal natuur- en recreatieterreinen van overvliegende vliegtuigen).
- Niet spreiden maar concentreren. Wij zijn geen voorstander van het verspreiden van de geluidsoverlast over de gehele regio, maar willen de geluidsbelasting zoveel mogelijk concentreren over gebieden waar relatief weinig mensen wonen. Deze woningen moeten dan wel goed geïsoleerd worden en eventueel financieel gecompenseerd worden.

Voor de nadere onderbouwing van deze voorstellen verwijzen wij gemakshalve naar de ingediende verbetervoorstellen van de Stichting Natuur en Milieu. Zij zijn hier uitgebreid op ingegaan.

### **Voorstel 3. Beperken Luchtverontreiniging**

Ook omwonenden van Schiphol hebben recht op schone lucht. Normoverschrijding (oa. fijn stof en Nox) is niet acceptabel. Net zoals voor geluid moet er in de regio Schiphol een adequaat luchtkwaliteitsnet zijn (en blijven)! Op dit moment worden luchtkwaliteitsnormen in de Haarlemmermeer overschreden. Conform het Besluit Luchtkwaliteit dient er dan een plan van aanpak opgesteld te worden door de gemeente. Tot op heden is dat nog niet gebeurd. Ook Schiphol met haar vliegverkeer en verkeersaantrekkende werking draagt bij aan de overschrijding van de normen binnen deze gemeente. Dientengevolge zijn wij van mening dat ook Schiphol een plan van aanpak dient op te stellen ter vermindering van de luchtverontreiniging. Een van de maatregelen in dit plan zou kunnen zijn dat taxiënde vliegtuigen vaker worden getrokken. Nu veroorzaken taxiënde vliegtuigen, met name van en naar de Polderbaan, veel luchtverontreiniging

en stankoverlast. Bovendien is het met grote snelheid taxiën ook nog slecht voor de motoren, hebben wij begrepen uit onze gesprekken met piloten. Ook zou de inzet van schonere vliegtuigen beloond kunnen door deze minder start- en landingsrechten te laten betalen.

Momenteel ondervinden veel omwonenden stankoverlast van kerosine. De stankoverlast schijnt steeds groter te worden. Er moet in de wet grenswaarden worden opgenomen voor de totale hoeveelheid (kerosine) stank.

Vorst vragen wij aandacht voor de tuinders in de regio rond Schiphol. Vele tuinders ondervinden gewasschade die momenteel in verband wordt gebracht met de aanwezigheid van het vliegverkeer. Net zoals rondom andere luchthavens (in het buitenland) en rondom grote vervuilende industrieën (denk aan Corus of rondom afvalverbrandingsinstallaties (oa. HVC- Alkmaar) dient er rondom Schiphol een bio-meetnet te komen, dat mogelijk schade aan gewassen kan aantonen. Eventuele schade moet verhaald worden op de vervuiler!

#### **Voorstel 4. Vermindering slaapverstoring**

Slaapverstoring is een ernstig probleem voor de omwonenden rondom Schiphol. Niet alleen vormt dit een belangrijk gezondheidsprobleem, maar het tast ook het draagvlak voor Schiphol aan. Het RIVM/TNO heeft recent berekend dat in de omgeving rondom Schiphol maar liefst 320.000 mensen slaapverstoring ondervinden van Schiphol. Met name zijn het de vluchten tussen 06.00 en 07.00 die tot veel slaapverstoring leiden. Uit het rapport Beoordelingskader nachtelijk geluid van vliegverkeer rondom Schiphol (RIVM rapport nr. 630100002/2004) blijkt dat een verlenging van het nachregime (van nu 23.00 - 06.00 uur naar 23.00 - 07.00 uur) leidt tot 18 % minder slaapverstoring. In deze studie is ook gekeken naar de economische effecten van een dergelijke maatregel en deze blijken volgens de onderzoekers zeer beperkt te zijn. In totaal zou een dergelijke maatregel tot 2015 maximaal 35 tot 75 miljoen euro kosten. Het is dringend noodzakelijk dat slaapverstoring rondom Schiphol verder wordt teruggedrongen, daarom pleiten wij voor een verlenging van het nachregime tot 07.00 uur. Voor uitbreiding van het nachregime tot 07.00 bestaat al een Europese richtlijn, bovendien wordt dit ook al op diverse Europese luchthavens toegepast. Gezien de zeer beperkte negatieve economische effecten enerzijds en de grote winst in het verminderen van de slaapverstoring anderzijds kunnen wij geen reden bedenken voor het niet verlengen van het nachregime. De opstelling van het kabinet in deze door alles bij het oude te laten en een verlenging van het nachregime tot 07.00 uur alleen te overwegen "zolang de capaciteit in dat uur niet in gevaar komt" vinden wij onbegrijpelijk en een opstelling die in de praktijk tot niets zal leiden. Het kabinet lapt daarmee de slaapverstoring van honderdduizenden mensen in deze regio aan haar laars.

#### **Voorstel 5. Verminderen risico's**

Omwonenden rondom Schiphol staan bloot aan toenemende onveiligheidsrisico's (neerstortkans). De situatie met de toename van het groepsrisico is totaal uit de hand gelopen. Uit RIVM onderzoek blijkt dat in de regio rond Schiphol het gevaar voor het neerstorten van een vliegtuig is verdubbeld ten opzichte van 1990. Dit komt door de groei van het vliegverkeer en de extra woningbouw in de regio. Deze steeds maar groter wordende onveiligheid dient gestopt te worden. Wij pleiten voor het ontwikkelen van veilige aan- en uitvliegroutes; het overvliegen van grote woongebieden (over bijv. Amsterdam) dient gestopt te worden. Grote projecten die veel bezoekers aantrekken dienen niet onder de aan- en vliegroutes en in de directe nabijheid van Schiphol aangelegd te worden. Verder bepleiten wij een stand still van het risicogewicht op het niveau 2003.

#### **Voorstel 6. Klimaat**

De luchtvaart is tegenwoordig de snelstgroeiende bron van kooldioxide-uitstoot, de belangrijkste oorzaak van klimaatverandering. En omdat deze uitstoot op grote hoogte plaatsvindt, heeft dit ook nog ernstigere gevolgen dan in geval de uitstoot plaatsvindt op zeeniveau. Het kan niet zo blijven dat allerlei andere bedrijfstakken maatregelen moeten treffen om aan het Kuyto verdrag te kunnen voldoen en dat de luchtvaart hiervan gevrijwaard wordt! Deze uitzonderingspositie moet opgeheven worden. Net zoals het voor andere bedrijfstakken geldt, dient er ook voor Schiphol c.q. de luchtvaart een CO<sub>2</sub>-emissieplafond ingesteld te worden (ijkjaar 2000/2001). Voorts dient de luchtvaart te participeren in de CO<sub>2</sub>- emissiehandel of dient er een CO<sub>2</sub>-heffing te komen.

#### **Voorstel 7. Selectieve ontwikkeling vliegverkeer**

Het aantal vliegbewegingen op Schiphol is de laatste vijftien jaar verdubbeld tot ruim 400.000 vliegbewegingen. Nu alweer wordt gesproken over een groei naar 600.000 vliegbewegingen en de groeiscenario's voor 800.000 tot 1 miljoen vliegbewegingen per jaar liggen ook al op de plank. De ruimte voor een zesde en zevende baan is inmiddels al gereserveerd. Deze toekomstscenario's

zorgen bij omwonenden en milieuorganisaties voor veel onrust. Het is de hoogste tijd om ervoor te zorgen dat dit niet bewaarheid zal worden. Een verdubbeling van Schiphol op deze plaats met de daarbij optredende overlast is niet meer acceptabel. Het uitplaatsen van vliegbewegingen naar allerlei regionale vliegvelden (oa. Lelystad, Eindhoven, enz) vinden wij een slechte oplossing, het levert verhoudingsgewijs veel meer geluidsoverlast en extra veiligheidsrisico's op dan dat je er mee wint met de uitplaatsing. De aanleg van een vliegveld in de Noordzee is ook geen optie. Uitvoerige studies hebben aangetoond dat daar teveel risico's aan verbonden zitten (vogelaanvaringen) en dat het veel te duur is. Schiphol zal zich meer moeten gaan richten op een selectieve ontwikkeling van het vliegverkeer. Daarbij dient voorkeur gegeven te worden aan het echte mainportverkeer. Verkeer dat niet of weinig bijdraagt aan het instandhouden van de mainport Schiphol (zoals delen van het transferverkeer, lowbudget verkeer, charters, enz) dient ontmoedigd te worden (hogere start- en landingsgelden). De milieukosten dienen in de ticketprijzen tot uiting te komen, zodat er ook een eerlijkere concurrentie zal komen met andere vormen van vervoer (zoals treinverkeer). Ook voor wat betreft het nachtelijk gebruik van Schiphol dient men een selectieve ontwikkeling voor te staan. Vliegverkeer dat niet van belang is voor de mainport en 'lawaaige' vliegtuigmaatschappijen en vliegtuigen die niet de beschikking hebben over hoogwaardige navigatieapparatuur (zodat nauwkeurig de vliegpaden gevolgd kunnen worden) dienen zoveel gewerd te worden uit de nachtelijke uren (tot 07.00 uur).

### **Voorstel 8. Theorie (c.q Wet) in overeenstemming brengen met de praktijk**

Er bestaat momenteel ten aanzien van de (geluids)overlast van Schiphol een zeer groot verschil tussen theorie (in casu de Wet Luchtvaart en de berekende geluidsberekeningen) en de praktijk (in casu de hinderbeleving zoals die wordt ervaren door de omwonenden). Volgens de Milieu monitor van Schiphol is momenteel aan alle uitgangspunten van de Wet Luchtvaart voldaan. Zo liggen er minder dan 10.000 woningen binnen de 35 Ke-zone en ondervinden minder dan 39.000 mensen slaapverstoring binnen de 20dB zone. Cijfermatig lijkt dus alles prima in orde en is er geen reden voor ongerust, zo zou men denken. Wij zijn bang dat voor een dergelijke "theoretische" benadering wordt gekozen bij deze evaluatie. Een dergelijke discussie zou echter totaal voorbijgaan aan de praktijk. Want er zijn natuurlijk veel meer mensen die hinder ondervinden van Schiphol; geschat wordt dat 80 a 90% van alle geluidgehinderden van Schiphol niet in het gebied wonen dat wordt beschermd door de Schipholwet. Ook slaapverstoring is vele malen groter dan waar de wet van uitgaat (het RIVM gaat uit van 320.000 slaaggestoorden terwijl de wet spreekt van 39.000, bijna 10 maal minder!). Deze wet weerspiegelt niet het probleem zoals dat in de omgeving wordt ervaren. De overheid heeft de Schipholproblematiek met deze wet bewust verengd tot het zeer kleine gebied direct rondom Schiphol, terwijl men geen oog heeft voor het gebied er omheen (een tunnelvisie). Dit is echter totaal bezijden de waarheid. Je kunt net zoals in de Milieu Monitor van Schiphol nu gebeurt net doen of er geen probleem is, maar ben je jezelf dan niet voor de gek aan het houden. En dat is wat er momenteel gebeurt (dreigt te gebeuren). Daar komt nog bij dat de geluidsberekeningen waar veelal in de wet mee gerekend wordt, uitgaat van totaal achterhaalde blootstelling-respons relaties (ofwel dosis-effect relaties). Anders gezegd de mensen in de regio Schiphol geven aan dat zij bij een bepaalde geluidsbelasting veel meer hinder ervaren als waar de voor de geluidsberekeningen gebruikte modellen (blootstelling-respons relaties) van uitgaan. Kortom er wordt met deze Wet en de daaraan gekoppelde geluidsberekeningen een totaal onvolledig en dus verkeerd beeld van de werkelijkheid gegeven. Wij zijn dan ook van mening dat in deze evaluatie een zo werkelijkheidsgetrouw beeld van de ondervonden hinder en slaapverstoring gegeven moet worden. Zeker als men een beleid wil gaan ontwikkelen voor de toekomst is het van uitermate belang dat men de problematiek op een zo volledig juist mogelijke manier voorspiegelt. De zogenaamde vragenlijstonderzoeken en de ingediende klachten kunnen hierbij een rol spelen. Tot slot pleiten wij ervoor dat de geluidsberekeningen aangepast worden met de in deze regio gevonden blootstelling respons relaties.

### **Voorstel 9. Betrouwbaarheid overheid herstellen**

Het vertrouwen in de overheid ten aanzien van het Schipholdossier is bij heel veel omwonenden en milieuorganisaties ernstig geschaad. Hiervoor zijn een groot aantal redenen voor aan te wijzen, om maar enkele voorbeelden te noemen:

- het niet nakomen van afspraken. Vele afspraken die door de overheid (danwel Schiphol) zijn toegezegd zijn niet nagekomen, het is teveel om deze hier op te noemen, maar wij noemen een enkele. Een halvering van de geluidsbelasting is bij deze Wet Luchtvaart aan de inwoners van Zwanenburg beloofd. Deze is niet nagekomen (als gevolg van het beroemde "rekenfoutje"). Ook laag over Spaarndam vliegen nog steeds vliegtuigen (Spaarndam was beloofd dat het bij de nieuwe wet gevrijwaard zou worden van uitvliegend vliegverkeer). Dit is uiteindelijk ook niet gebeurt.
- het verdraaien van onderzoeksrapporten, het "herstellen van rekenfoutjes", het dwarsbomen van onafhankelijke deskundigen (gedoeld wordt op de cie Berkhout), het continue gemarchandeer met het wel danwel niet uitvoeren van de motie Baarda, het

gedogen van overtredingen, het bevoorrechten van Schiphol in vergelijking met andere bedrijven enz enz.

De (rijks)overheid moet dit vertrouwen weer zien te herstellen. Dat zal echter niet zo gemakkelijk gaan. Zij zal dit vertrouwen voor veel omwonenden en milieuorganisaties weer moeten zien te "verdienen". Door het onverkort uitvoeren van de motie Baarda en door serieus in te gaan op de verbetervoorstellen van de milieuorganisaties kan zij hier een eerste begin mee maken.

Milieufederatie Noord-Holland  
d.d. 29 juni 2005



~~XXXXXXXXXXXXXXXXXX~~  
~~XXXXXXXXXX~~  
~~XXXXXXXX~~ HALFWEG

28 juni 2005

Minister van Verkeer en Waterstaat  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT DEN HAAG

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 5 JULI 2005	
Afdoeningstermijn 2/08/05	
Ter behandeling aan:	Opbergen
LH	

Betr: Evaluatie Schipholbeleid

Geachte mevrouw Peijs,

Ons gezin woont in de veiligheidszone van de Polderbaan, dit met nog 10 andere gezinnen. Sinds het tijdstip dat wij hoorden dat wij onze woning moesten verlaten (zeven jaar geleden), ben ik constant bezig geweest een andere locatie te kunnen verkrijgen, waarop wij onze woning kunnen herbouwen, daar in de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude geen gelijkwaardige woning, midden in de polder te koop is. De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ligt in het Recreatieschap Spaarnwoude, die het merendeel van de grond in eigendom heeft (Staatsbosbeheer).

Volgens alle publicaties zorgt het Rijk voor de veiligheid van haar inwoners door het vaststellen van veiligheidszones. Echter dit gebeurt alleen door het ontnemen van de woongelegheden van de inwoners.

Dat de Polderbaan over onze woning komt, hebben wij niet om gevraagd. Dit overkomt je. Wij moeten voor het Algemeen Belang wijken, hebben dit geaccepteerd en vragen slechts een veiligere locatie, waar wij onze woning kunnen herbouwen. Deze locaties zijn voorhanden in de gemeente. Wij hebben dit altijd als ons recht gezien, echter anderen zagen dit meer als een voorrecht.

Wat ik in deze strijd de afgelopen zeven jaar heb meegemaakt heeft zeer veel energie, zorgen en slapeloze nachten gekost

Onderstaand een beknopte weergave:

- Zeven jaar geleden al gevraagd of er gebouwd kon worden op locaties, waar vroeger woningen hebben gestaan en waar nu nog te slopen boerderijen/woningen staan.
- Deze toezegging nooit kunnen krijgen, omdat deze eigendom van het Recreatieschap zijn.
- Het antwoord vanuit de Gemeente is altijd geweest: het Rijk verkoopt geen grond, en als zij dit zouden doen, dan alleen op erfpacht.
- Diverse malen op insprekavonden Min. van V& W. en tijdens verkiezingscampagnes politici en gedeputeerden van Noord-Holland benaderd (tijdens verkiezingscampagnes) om ons probleem onder de aandacht te brengen.
- Ministeri. van V& W kon niets voor ons doen, want zij keren alleen in geld uit



- Eind november 2002 deelde Gedeputeerde Meijdam ons tijdens een verkiezingsbezoek mede, dat het Rijk geen grond verkoopt, maar wel ruilt.  
Hij heeft ervoor gezorgd dat eind 2002 de toezegging kwam van het Min. van VROM en van Natuur en Visserij dat de plannen hieromtrent met een positieve insteek zouden worden bekeken.

Vanaf begin 2003 ben ik bezig geweest om enige voortgang in deze hele kwestie te kunnen krijgen. Wij zijn de dupe van de eigen belangen van de verschillende ministeries, de gemeente en instanties, waardoor het heel veel tijd heeft gekost om alle neuzen een kant op te krijgen. Hierbij zijn wij echter altijd goed gesteund door de Provincie.

- Februari 2003 is de Polderbaan opengegaan. Onze woonsituatie is gevaarlijk en ongezond geworden .
- Wij moeten verhuizen voor het Algemeen Belang. De mogelijkheid tot grondruil is gegeven, echter door bestuurlijke en ambtelijke problemen zitten wij nog steeds in een onleefbare situatie.
- Een ieder is zich bewust van de noodzaak dat wij zo snel mogelijk onder deze start- en landingsbaan weg moeten, echter zomer 2004; wij wonen nog steeds onder de Polderbaan.
- Begin 2005 toezegging van Gemeente ontvangen dat wij grond van het Recreatieschap Spaarnwoude konden kopen, dat wij dan geheel in eigendom konden krijgen.
- Nadat wij na enkele maanden de taxatieprijs ontvingen, dit doorgegeven aan Rijkswaterstaat en bij het Recreatieschap geweest om e.e.a. af te ronden.
- Helaas bleek toen, dat het wel gekocht kon worden, maar er ook erfpacht betaald diende te worden.
- Hier zijn wij niet mee accoord gegaan en wederom weer om grondruil in volledig eigendom gevraagd.
- Het Recreatieschap Spaarnwoude heeft toen direkt contact opgenomen met Staatsbosbeheer, die de gronden in eigendom heeft.
- Door de bemoeienis van Gedeputeerde Hooijmaijers en Minister Veerman lijkt nu de grondruil in volledig eigendom mogelijk te zijn.

Inmiddels is het zomer 2005 en wij zitten nog onder de Polderbaan. Op dit moment is het wachten op de nieuwe taxatieprijs van de grond, die momenteel bij het Ministerie van Financien ligt. Als de onderhandelingen m.b.t. de grondruil achter de rug zijn, moet het bestemmingsplan gewijzigd worden, iets wat normaliter minimaal negen maanden duurt.

Conclusie ook in 2006 en als het enigszins tegenzit zelfs in 2007 zullen wij nog onder de Polderbaan moeten blijven wonen.

Daarbij komt nog, dat wij de standaard schadevergoeding zullen ontvangen.

Door alle ambtelijke en bestuurlijke problemen hebben wij zeer veel geluidshinder, een onveilig gevoel, slecht slapen, kinderen die minder presteren op school, slecht functioneren op het werk. Mensen die niet in de veiligheidszone wonen kunnen hiertoe een claim bij het Schadeschap Schiphol indienen.

Ons hierboven omschreven leed wordt niet in de schadeloosstelling meegenomen.

Een claim hieromtrent bij het Schadeschap indienen kan ook niet, daar wij al een schadeloosstelling ontvangen.

Dat wij zo lang onder de Polderbaan moeten wonen, is niet onze wens echter ligt ook aan de complexe regel- en wetgeving van het Rijk. De wetswijzigingen die wij sinds 1997 hieromtrent hebben meegemaakt hebben hier ook zeker te maken.

Ons advies aan u voor toekomstige zaken is:

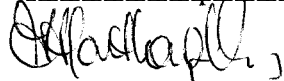
- als mensen voor het Algemeen Belang moeten wijken, geef ook de lagere overheden opdracht bij een herhuisvesting deze mensen, ondanks afwijkende eigen belangen, snel te willen helpen.
- zoveel mogelijk de verantwoordelijkheden voor Rijkswaterstaat en Gemeente van te voren goed vast te leggen en niet latere diverse wetswijzigingen door te voeren.  
Dit heeft in onze situatie zeker een jaar gekost, omdat niemand meer wist, wie ons moest uitkopen. Op een dergelijk moment liggen alle activiteiten stil.
- te zorgen, dat alle partijen gezamenlijk bij elkaar komen, zodat de problematiek in een keer besproken kan worden.

De oplossing is in zicht voor ons. Voor een burger is het zeer moeilijk om de diverse instanties te kunnen overtuigen omtrent een werkelijk probleem. Als dit dan is erkent, dat begint de strijd om je probleem opgelost te krijgen. Het is mij gelukt, maar als je deze capaciteiten en doorzettingsvermogen als burger niet hebt, trek je aan het kortste eind en ga je er aan de bureaucratie te onder.

Uiteraard gaarne bereid deze evaluatie mondeling toe te lichten, teken ik,

Met vriendelijke groet,

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~





Postbus 20  
1530 AA Wormer  
Bezoekadres:  
Koetserstraat 3  
Wormer  
Tel: 075-6429000  
Fax: 075-6429100

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 4 JULI 2005	
Afdieningstermijn 01-08-2005	
Ter behandeling aan: Opbergen	
CH	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
	Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid



Postbus 90771  
2509 LT DEN HAAG

Datum : 30 juni 2005  
Behandeld door : CB  
Doorkiesnummer : 075-642 9011

Onderwerp : uw kenmerk DGL/04.U02532 – Verbetervoorstellen evaluatie Schipholbeleid

Geachte heer, mevrouw,

In december 2004 hebben wij van uw ministerie het definitieve plan van aanpak van de evaluatie van de Wet Luchtvaart ontvangen. Hierbij treft u onze reactie hierop met verbetervoorstellen van de gemeente Wormerland.

Wormerland vormt samen met de gemeenten Zaanstad en Oostzaan de cluster Noord Midden in de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS).

De verbetervoorstellen zijn in nauw overleg met de andere clustergemeenten, de bewonersvertegenwoordigers van de cluster en het platform vliegtuigoverlast Zaanstad tot stand gekomen.

#### Verbetervoorstellen van Wormerland:

##### Voorstel 1

Flexibel baangebruik gedurende een proefperiode met aansluitend eventuele verankering in de wet.

Verwacht effect: mogelijkheid tot het inspelen op wensen uit de omgeving.

Toelichting: met meer flexibiliteit in het baangebruik is het mogelijk een periode van aaneengesloten hinder in een bepaald gebied te onderbreken. Deze mogelijkheid zou kunnen worden onderzocht op werkbaarheid en haalbaarheid in de praktijk gedurende een proefperiode, waarbij onder voorwaarden overschrijding van een individueel handhavingpunt is toegestaan.

Voorwaarde is dat tijdens de proef en wellicht na doorvoering van het verbetervoorstel in de wet, de overschrijding in het individuele handhavingpunt niet meer dan 0,3 dBA op de gemiddelde jaarbelasting bedraagt en in de opvolgende jaren wordt gecompenseerd. Dit voorstel heeft geen gevolgen voor de capaciteit.

Met deze proef zou in principe nu al gestart kunnen worden, aangezien Schiphol op dit moment nog onder de maximale capaciteit binnen de milieugrenzen zit.

##### Voorstel 2

Het onder voorwaarden afwijken van de huidige routes ten gunste van de geluidhinder.

Verwacht effect: het voorkomen van vermijdbare hinder.

Toelichting: In sommige situaties kan een mogelijkheid tot afwijken van de huidige routes hinder in bepaalde gebieden verminderen. Voorgesteld wordt dit onder voorwaarden te onderzoeken gedurende

een proefperiode. Na deze periode zou CROS de voorwaarden, waaronder van de route mag worden afgeweken ten gunste van de hinder, moeten bepalen.

#### Voorstel 3

Het punt van het verlaten van de luchtverkeerswegen afhankelijk stellen van de mate van geluidhinder.

Verwacht effect: het voorkomen van vermijdbare hinder.

Toelichting: in de huidige wetgeving moeten vliegtuigen tot de op veiligheid gebaseerde grenswaarde van 3000 ft op de luchtverkeersweg blijven. Daarna mogen ze vrij vliegen. Op dit punt kan de mate van overlast sterk verschillen per vliegtuig. Deze situatie is ongewenst. De volgende mogelijkheden voor verbetering zijn daarbij denkbaar:

- het verhogen van de grenswaarde naar 4000 ft voor alle toestellen en locaties;
- het vaststellen van een point of free exit in alle routes;
- het vaststellen van een grenswaarde voor de hoogte per toestelcategorie;
- een combinatie van de voorgaande opties.

Voorgesteld wordt per direct een proefperiode in te stellen voor de eerste mogelijkheid van 1 maand, voor de 2<sup>e</sup> mogelijkheid van 6 maanden en voor de 3<sup>e</sup> mogelijkheid van 12 maanden. Bij een positief resultaat van de proef zou na drie jaar verankering in de wetgeving kunnen plaatsvinden. Verwacht wordt dat deze maatregelen een beperkte invloed hebben op de capaciteit.

#### Voorstel 4

Verlenging van het nachtrecht tot 07.00 uur en beperking van het aantal nachtvluchten.

Verwacht effect: significante vermindering van slaapverstoring en vergroting van het draagvlak voor de mainportontwikkeling.

Toelichting: uit onderzoek van TNO blijkt dat een reductie van 20% op de slaapverstoring mogelijk is bij verlenging van de nachtperiode tot 07.00 uur. Slaapverstoring wordt door bewoners vooral in de periode tussen 06.00 en 07.00 uur als erg hinderlijk ervaren. Verlenging van het nachtrecht is dan ook een gewenste maatregel. Bovendien sluit dit aan op het gangbare Europese beleid, waarbij de nachtperiode wordt gesteld van 23.00 tot 07.00 uur.

Het is daarnaast gewenst het aantal nachtvluchten tot een minimum te beperken en te bevorderen dat alleen stille vliegtuigen gedurende de nachtperiode op de luchthaven mogen landen.

#### Voorstel 5

Aanscherpen van de nachtbenadering ten gunste van de geluidhinder.

Verwacht effect: significante vermindering van de slaapverstoring.

Toelichting: door met name voor de polderbaan via de IJsselmeerroute nachtbenadering alleen toe te staan aan vliegtuigen met hoogwaardige navigatie-apparatuur kan het vliegen dicht langs woonbebouwing van Krommenie worden voorkomen, hetgeen ook ten gunste komt van Wormerland.

#### Voorstel 6

Aanvlieghoogte polderbaan naar 4000 ft.

Verwacht effect: het voorkomen van vermijdbare hinder.

Toelichting: de geluidbelasting op gevoelige bestemmingen is op een hoogte van 3000 ft nog aanzienlijk, vooral bij de oudere toestellen. Het verhogen naar 4000 ft zal voor een aanzienlijke vermindering van de overlast zorgen.

#### Voorstel 7

Het terugbrengen van de overschrijding bij afwijkend baangebruik van 3% naar 1%.

Verwacht effect: het voorkomen van vermijdbare hinder.

Toelichting: deze maatregel zou direct voor een proefperiode kunnen worden ingevoerd en binnen drie jaar in de wet worden verankerd.

#### Voorstel 8

Luchthaven stelt jaarlijks een verbeterplan op

Verwacht effect: beter inspelen op de actualiteit en een betere taakvervulling van CROS

Toelichting: de luchthaven zou jaarlijks haar beleid moeten monitoren om de effecten ervan in beeld te brengen. Op basis hiervan kan een verbeterplan worden opgesteld ten behoeve van CROS. Op deze wijze zal CROS beter in staat worden gesteld haar rol te vervullen.

#### Voorstel 9

Het ontwikkelen van betrouwbare parameters voor het in beeld brengen van de hinderbeleving.

Verwacht effect: een betere rechtsbescherming van de omwonenden en meer vertrouwen bij de burgers.

Toelichting: Zoals eerder gezegd zitten er subjectieve aspecten aan klachten. Bovendien bestaat het vermoeden dat manipulatie plaatsvindt door het bewust genereren van klachten. Daarmee is het hanteren van klachten als criterium voor het opstellen van beleid niet erg zuiver. Het is daarom dringen gewenst te zoeken naar andere, meer objectieve, parameters, die naast klachten kunnen worden gebruikt als criterium voor het opstellen en toetsen van beleid. Een voorstel voor een objectief criterium zou kunnen zijn het aantal keren dat een grenswaarde van bijvoorbeeld 70 dB(A) per dag/nachtperiode wordt overschreden per x aantal woningen. Dit zou veel beter aansluiten bij de hinderbeleving van omwonenden dan de belasting over een periode van een jaar.

#### Voorstel 10

Aansluiten bij het voorstel van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid met betrekking tot het aantal en de plaats van de handhavingpunten.

Verwacht effect: betere bescherming van de woongebieden, alsmede bescherming van het buitengebied.

Toelichting: zie het voorstel van de CDV.

#### Voorstel 11

Nieuw onderzoek naar de dosis-effect-relaties van het huidige vliegverkeer en aanpassing van de norm op basis van de resultaten hiervan.

Verwacht effect: vermindering van hinder

Toelichting: de dosis-effect-relaties dateren uit een periode dat er nog relatief weinig vliegtuigen over kwamen. Deze vliegtuigen hadden weliswaar een hoger piekniveau, maar er waren meer perioden van rust. Het is de vraag wat de dosis-effect-realties zijn bij het huidige vliegverkeer van stillere vliegtuigen, maar met een bij periodes vrijwel continue geluidsbelasting.

Bovendien speelt hierbij het aspect dat het menselijke oor boven een bepaalde waarde een toe- of afname van het geluidsniveau niet meer waarneemt. Dat zou kunnen betekenen dat een afname van het geluidsniveau met bijvoorbeeld 3 dB(A) ruimte oplevert voor zoveel meer vliegtuigen dat er in feite sprake zal zijn van een aanzienlijke toename van de hinder. Onderzoek hiernaar is daarom dringend gewenst.

#### Voorstel 12

Verbetering communicatie

Verwacht effect: meer draagvlak bij de omwonenden

Toelichting: de huidige wijze van presenteren van de geluidsbelasting in tabellen en grafieken is voor bewoners erg abstract.

Het verdient aanbeveling te kijken naar een aansprekende en beeldende manier van presenteren van de gegevens van de handhaving- en referentiepunten, zodat dit voor de bewoners begrijpelijker wordt.

Hoogachtend,

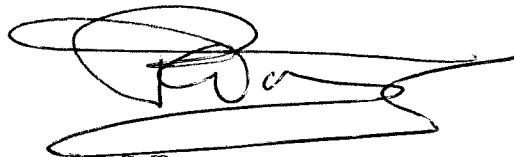
burgemeester en wethouders van Wormerland

de secretaris,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the left.

M. van den Hende

de burgemeester,

A handwritten signature in black ink, featuring a large circular loop at the top, followed by a series of horizontal and diagonal strokes.

P.C. Tange

---

# **Inspectie VenW Evaluatie Schipholbeleid**





---

# Inspectie VenW Evaluatie Schipholbeleid

INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT

30 JUNI 2005

Goedkeuring		
	Opdrachtnemer	Projectleider
naam paraaf datum		



---

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	7
2.	Korte schets van het Schipholbeleid .....	9
3.	De motie Baarda + aanvullende punten en de rol van Inspectie VenW .....	11
4.	Doel, achtergronden en scope van de evaluatie .....	13
5.	Evaluatie onderwerpen, werkwijze en resultaten .....	17
6.	Conclusies en aanbevelingen .....	19
7.	Referenties .....	21
	Bijlage 1: Rolverdeling.....	23
	Bijlage 2: Overzicht evaluatie-onderwerpen .....	25
	Bijlage 3: Format van het evaluatie-formulier .....	31
	Bijlage 4: Resultaat van de Evaluatie.....	33
	Bijlage 5: Tekst van de Signaalrapportage Schiphol 2003.....	119



---

## 1. Inleiding

Op 20 februari 2003 zijn de Schipholwet en het Luchthavenindeling- en Luchthavenverkeerbesluit van kracht geworden en daarmee is het vijfbanenstelsel van Schiphol rechtsgeldig geworden. In de Schipholwet en de besluiten is het beleid omtrent Schiphol vastgelegd. De kern van dit beleid is het bieden van een duurzame balans tussen de ruimte voor de Mainport Schiphol en de effecten van het vliegverkeer in de omgeving.

De oorspronkelijke normen voor de ontwikkeling van het vijfbanenstelsel werden in 1995 vastgelegd in een Planologische Kernbeslissing (PKB). In de PKB was bepaald dat de groei van de luchtvaart mocht plaatsvinden binnen milieugrenzen die per saldo een stand still ten opzichte van de milieubelasting van 1990 met zich mee bracht. Voor het vliegtuiggeluid werd zelfs een forse verbetering van de situatie beoogd. Groei van de luchtvaart en toch stand still of verbetering van de milieusituatie was mogelijk doordat in het verlengde van de nieuwe baan weinig woongebieden liggen. Stand still of verbetering betekent in dit geval "over het geheel". Het werd niet overal beter. Op sommige plaatsen kwam meer geluid, op andere minder.

Al snel na de PKB Schiphol besloot het kabinet in 1988 dat deze PKB vervangen moest worden door nieuw beleid voor Schiphol. Dit nieuwe beleid resulterende in de Schipholwet en de twee Luchthavenbesluiten. Doel van de wet was een bescherming aan de omgeving te bieden die gelijkwaardig is aan de milieunormen van de PKB. In de Schipholwet zijn criteria vastgesteld, in zogeheten overgangsartikelen, waarin is verwoord wat onder een gelijkwaardige bescherming wordt verstaan. De grenzen en regels in de Luchthavenbesluiten zijn aan die criteria getoetst (MER Schiphol 2003), om te zien of de beoogde bescherming wordt geboden. Dat bleek het geval.

Toch was er zorg of de bescherming in de praktijk wel goed zou zijn. De Eerste Kamer heeft deze zorg verwoord in een motie, *de motie Baarda*, zie bijlage 1. Deze motie brengt met zich mee dat in de praktijk zal worden getoetst of de beoogde bescherming, zoals vastgelegd in de Schipholwet daadwerkelijk wordt geboden.

Met de Kamer is afgesproken om op uiterlijk op 20 februari 2006 - drie jaar na ingebruikname van het vijfbanenstelsel - de motie Baarda uit te voeren. Dit is de directe aanleiding voor de start van het project Evaluatie Schipholbeleid. Het plan van aanpak voor de evaluatie verscheen in november 2004.

---

De voorliggende **Inspectie VenW Evaluatie Schipholbeleid** heeft tot doel de taken van de Inspectie in de door DGL gecoördineerde evaluatie in te brengen.

De planning van de V&W/VROM evaluatie begint met het monitoren (tot en met november 2005) van de effecten van het vliegverkeer en het opdoen van praktijkervaringen. Tegelijkertijd worden ook voorstellen voor verbetering geïnventariseerd. Van deze voorstellen worden de effecten op milieu en mainport in beeld gebracht en vervolgens worden ze getoetst aan een toetsingskader. In februari 2006 worden alle gegevens op een rij gezet in het evaluatierapport en kan een afweging worden gemaakt:

**Is aanpassing van het beleid wenselijk, en zo ja, hoe**

In de loop van 2006 kan zonedig worden gestart met de aanpassing van de wet- en regelgeving.

---

## 2. Korte schets van het Schipholbeleid

De Schipholwet (hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart) is een kaderwet en behelst kortweg het volgende:

### De Schipholwet

- Bepaalt de functie van de handhaver, de Inspecteur Generaal van Verkeer en Waterstaat, en zijn taken en bevoegdheden;
- Voorziet in een onderlinge zorgplicht van de sectorpartijen;
- Regelt de verantwoordelijkheden van de verkeersleiding op de luchthaven;
- Voorziet in de instelling van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol;
- Kent een ontheffingsbepaling voor beperkingen aan het gebruik van de ruimte vanwege veiligheid en geluid;
- Voorziet in twee besluiten waarin de regels en de milieugrenzen voor het luchtverkeer en het gebruik van de ruimte rond de luchthaven worden vastgelegd en geeft aan wat daarin geregeld kan worden. Dit zijn de zogenoemde Luchthavenbesluiten;
- Legt de bescherming van de omgeving vast die dient te worden geboden door de eerste Luchthavenbesluiten;
- Bepaalt dat alle volgende besluiten een gelijkwaardige of betere bescherming dienen te bieden ten opzichte van de eerste besluiten; de criteria aan deze gelijkwaardige of betere bescherming zijn niet nader bepaald in de wet;
- Legt de mainportdoelstelling vast, zodat de ruimte binnen de milieu- en veiligheidsnormen optimaal kan worden benut.

### De Luchthavenbesluiten

De milieunormen liggen vast in twee Luchthavenbesluiten bij de Schipholwet, het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). De Luchthavenbesluiten zijn Algemene Maatregelen van Bestuur. Het LVB is gericht op de beheersing van de omvang en de verdeling van de gevolgen van het luchthavenluchtverkeer voor de aspecten externe veiligheid, geluid, lokale luchtverontreiniging en geur.

Er zijn daartoe:

- grenswaarden gesteld aan de maximale hoeveelheid geluid, externe veiligheidsrisico en uitstoot van luchtverontreiniging,
- regels voor het gebruik van de banen en het luchtruim rondom Schiphol,
- regels ter beperking van de geuruitstoot.

---

Het LIB bevat beperkingen aan het ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven. Die beperkingen zijn nodig vanwege de (externe) veiligheidsrisico's en de geluidbelasting voor/door het vliegverkeer. Het gaat om veiligheidsloopzones, geluidsliepzones, vogelaanvaringbeheersing, bouwhoogtebeperkingen en gebieden met bouwbeperkingen voor diverse gebruiksfuncties. Doel van het LIB is te voorkomen dat grote concentraties mensen permanent in de nabijheid van de luchthaven verblijven en/of geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. De bescherming van de omgeving kan alleen in combinatie met de ruimtelijke ordeningsmaatregelen worden bereikt.



---

### 3. De motie Baarda + aanvullende punten en de rol van Inspectie VenW

Zoals in de inleiding reeds is vermeld is met de Kamer afgesproken dat uiterlijk op 20 februari 2006 de motie Baarda zal worden uitgevoerd.

De vraag die voorligt is:

**Bieden de Luchthavenbesluiten de in de wet beoogde bescherming?**

*Daarnaast wil het kabinet meer.*

**Het wil toetsen of het gekozen beleid voor Schiphol effectief is:**

*Heeft de luchtvaart binnen de milieuruimte de mogelijkheid om zich te ontwikkelen en leiden de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's?*

**Bovendien is het kabinet benieuwd naar mogelijke verbeteringen.**

Als handhaver van de milieunormen is de **Inspectie VenW** één van de belangrijkste betrokken partijen. Inspectie VenW houdt toezicht op de naleving van wet- en regelgeving, houdt toezicht op de door de sector te verzamelen gegevens benodigd voor de handhaving, deelt haar ervaringskennis met de beleidsdirectie via signaalrapportages en stelt elk half jaar een handhavingrapportage op die door de Inspecteur Generaal aan de Tweede Kamer wordt gezonden. De inspectie heeft handhavingsbeleid vastgesteld op basis van de in de wet vastgelegde systematiek en past dit handhavingsbeleid toe. De hierbij opgedane ervaring is van groot belang en wordt zeker bij de evaluatie worden betrokken.

Daarnaast handhaaft de **VROM-Inspectie** in samenwerking met Inspectie VenW de ruimtelijke bepalingen uit het Luchthavenindelingbesluit. De VROM-Inspectie zal in de evaluatie de gegevens leveren over de ontwikkeling van het ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven en de afwijkingen van de regels over het ruimtegebruik.

Er wordt in het evaluatieproces dus een sterk beroep gedaan op de Inspectie VenW.



---

## 4. Doel, achtergronden en scope van de evaluatie

### Doel van de evaluatie

De evaluatie heeft tot doel om het huidige Schipholbeleid te beoordelen en zonodig te verbeteren. Die beoordeling kent meerdere elementen.

#### Elementen beoordeling Schipholbeleid

- Toets of in de praktijk de beoogde bescherming wordt geboden, zoals vastgelegd in de overgangsartikelen van de Schipholwet (artikel XI t/m XIII), mogelijk aangevuld met wensen van de Eerste Kamer.
- Toets of en hoe het beleid in de praktijk werkt en kijk op basis van de praktijkervaringen:
  - of het beleid effectief is: heeft de luchtvaart binnen de milieuruimte de mogelijkheid om zich te ontwikkelen en leiden de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's;
  - welke verbeteringen in het beleid mogelijk zijn.

#### Toetsing beoogde bescherming – uitvoering motie Baarda

Uitvoering van de motie Baarda moet antwoord geven op de vraag:

#### Wordt de bescherming die werd beoogd daadwerkelijk geboden?

De beoogde bescherming is beschreven in de overgangsbesluiten in de Schipholwet (Stb. 374; artikelen IX t/m XIII). In die artikelen is de gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe beleid vastgelegd. Voor meer achtergronden omtrent de eisen wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van het Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid.

#### Toetsen van de effectiviteit van het beleid

Zoals dat met nieuw beleid gebruikelijk is, wil het kabinet toetsen of dat beleid in de praktijk effectief is. Voor het Schipholbeleid betekent dat: **Heeft de luchtvaart binnen de milieuruimte de mogelijkheid om zich te ontwikkelen en leiden de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's?**

---

Er wordt gekeken of deze doelstellingen zijn gehaald, en of dat te danken is aan het gevoerde beleid. Dat betekent dat niet alleen wordt onderzocht of de luchtvaartsector zich gehouden heeft aan de gestelde regels, maar ook of met het stellen en naleven van die regels is bijgedragen aan het beheersen van de overlast en of binnen die regels de luchtvaart zich kon ontwikkelen. De effectiviteit van het beleid wordt getoetst aan de beleidsdoelen van de Wet Luchtvaart:

- Heeft de luchtvaart binnen de milieuruimte de mogelijkheid om zich te ontwikkelen.
- Leiden de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's.

Het is mogelijk om deze uitgangspunten van de wet niet alleen te toetsen, maar ook zelf onderwerp van evaluatie te maken, maar daar is bij de evaluatie niet voor gekozen.

### Voorstellen voor verbetering van het beleid

Met betrekking tot het laatste punt van het doel van de evaluatie - **welke verbeteringen in het beleid mogelijk zijn** - is het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van VROM benieuwd naar de praktijk-ervaringen van alle belanghebbenden en voorstellen voor verbetering van het beleid.

Het huidige beleid is met zorg en in goed overleg met diverse betrokken partijen tot stand gebracht. Er is een balans gekozen tussen de lusten en de lasten die de luchtvaart op Schiphol met zich mee brengt. Er is gezocht naar een goed handhaafbaar beleid, dat voldoende flexibiliteit kent en de overlast beheerst. Echter, het beleid is nieuw. Het is dus goed mogelijk dat in de praktijk blijkt dat bepaalde zaken niet goed werken en dat verbetering mogelijk is. Daarom staat het kabinet open voor mogelijke verbeteringen van het beleid. Informatie is nodig om voorstellen voor verbetering goed te kunnen beoordelen en te kunnen afwegen of het voorstel inderdaad tot verbetering leidt en past binnen het kader van het beleid. Het format voor voorstellen voor verbetering van beleid is beschreven in paragraaf 3.5.1 van het Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid.

## Rolverdelingen en samenwerking met DGL

Er zijn diverse partijen betrokken bij de evaluatie. Soms omdat ze een belang hebben bij het beleid, soms omdat ze vanuit de wet- en regelgeving een verantwoordelijkheid hebben voor het beleid. Verder is de borging van de onafhankelijkheid van de evaluatie een belangrijk aspect. De rolverdeling is opgenomen in bijlage 1.

Het project Evaluatie Schipholbeleid wordt door V&W/DGL geregisseerd. De uiteindelijke evaluatie en de toets op de effectiviteit van het beleid

---

vinden in samenwerking met VROM plaats. Bij V&W wordt een apart projectbureau ingesteld. Dit bureau is verantwoordelijk voor de evaluatie, de communicatie, de voortgang van de evaluatie en het betrekken van de benodigde kennis voor de evaluatie vanuit andere organisaties. Adequate communicatie tussen het Inspectie VenW projectteam en het V&W projectbureau is essentieel voor het slagen van het Inspectie VenW inbreng. Onderdeel van het V&W projectbureau is een kennisbureau, hierin zal Inspectie Verkeer en Waterstaat vertegenwoordigd zijn. Deze link alsmede regulier overleg tussen het projectbureau en Inspectie VenW projectteam moeten deze adequate communicatie garanderen.

## Scope van het project

De evaluatie van het Schipholbeleid beperkt zich tot het beleid voor het vijfbanenstelsel zoals dat is vastgelegd in de Schipholwet en de twee Luchthavenbesluiten en niet op de besluitvorming rond mogelijke wijzigingen van het banenstelsel in de toekomst.

Zoals dat met nieuw beleid gebruikelijk is, wil het kabinet toetsen of dat beleid in de praktijk effectief is. Voor het Schipholbeleid betekent dat: **Heeft de luchtvaart binnen de milieuruimte de mogelijkheid om zich te ontwikkelen en leiden de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's?**

Er wordt gekeken of de doelstellingen zijn gehaald, en of dat te danken is aan het gevoerde beleid. Dat betekent dat niet alleen wordt onderzocht of de luchtvaartsector zich gehouden heeft aan de gestelde regels, maar ook of met het stellen en naleven van die regels is bijgedragen aan het beheersen van de overlast en of binnen die regels de luchtvaart zich kon ontwikkelen.

### Voor de Inspectie VenW omvat de evaluatie de volgende elementen:

- a) Het beoordelen van de effectiviteit van de beleidsinstrumenten (wet en besluiten);
- b) Het uitwisselen van ervaringen met de beleidsinstrumenten en
- c) Het opstellen van verbetervoorstellen naar aanleiding van bovenstaande effectiviteit en de ervaringen.

## Vervolgtraject

In de loop van 2006 zal op basis van de resultaten van de evaluatie de besluitvorming kunnen starten. Als dit betekent dat de Luchthavenbesluiten of de Schipholwet moeten worden gewijzigd, zal dit volgens het wettelijke traject daarvoor verlopen. In de Schipholwet is vastgelegd dat voor het

---

toekomstig beleid geldt dat het een gelijkwaardige of betere bescherming moet bieden dan het beleid in de eerste Luchthavenbesluiten. Indien besloten wordt tot wijziging van de Luchthavenbesluiten is dat dus het kader waarbinnen die wijziging moet plaatsvinden.

---

## 5. Evaluatie onderwerpen en werkwijze

Uitgangspunt bij de inventarisatie van evaluatieonderwerpen zijn uiteraard de Wet Luchtvaart hoofdstuk 8 (Schipholwet) en het Luchthavenverkeersbesluit en Luchthavenindelingbesluit. Van elk artikel van de wet en de besluiten is een beoordeling gemaakt of het betreffende artikel voor de Inspectie VenW evaluatie relevant zou zijn. Het criterium hierbij was de vraag of de Inspectie betrokkenheid heeft dan wel invloed heeft op de werking van het artikel. Daarnaast zijn een aantal overige onderwerpen naar voren gebracht die niet in de wet of de besluiten zijn opgenomen maar waar discussie over is en waarvoor mogelijk aanpassing van de wet of de besluiten gewenst zou zijn. In bijlage 2 is een overzicht weergegeven van de evaluatie onderwerpen. Op basis van dit overzicht is een verdeling gemaakt naar deskundigheid, d.w.z. de onderwerpen zijn toebedeeld aan één of meerdere deskundigen m.b.t. het onderwerp van evaluatie. Om dit proces gestructureerd te doen verlopen is gekozen voor het gebruik van een standaard evaluatie format, zie bijlage 3. De clustering van artikelen, alsmede de vragen die in dit format zijn opgenomen omtrent de effectiviteit van het beleidsinstrument, zijn ontleent aan de effectiviteitstabel in het rapport "Onderzoeksagenda effectiviteit", Min VenW en Min Vrom, maart 2005. Verder zijn tevens de overige evaluatie onderwerpen in het format opgenomen t.w: Ervaringen met, en verbetervoorstellen m.b.t. het beleidsinstrument.





---

## 6. Resultaten en aanbevelingen

Van belang is te beseffen dat de Inspectie VenW evaluatie is uitgevoerd vanuit haar verantwoordelijkheden en taken-perspectief dat wil zeggen toezicht op veiligheid en milieu.

De resultaten van de evaluatie staan in bijlage 4. Zoals is te zien levert de evaluatie uiteindelijk een aanzienlijke stapel evaluatie formulieren op. Het is van groot belang dat deze informatie niet naar de achtergrond verdwijnt, hierin staan immers de gedetailleerde opmerkingen en voorstellen m.b.t. de diverse onderwerpen. Om die reden is er **niet** voor gekozen een samenvatting van de resultaten van de evaluatie te presenteren.



---

## 7. Referenties

- Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid; Min VenW, november 2004.
- Schipholwet, 27 juni 2002
- Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, 26 november 2002, wijziging van 9 augustus 2004, wijziging van 23 augustus 2004
- Luchthavenindelingbesluit, 26 november 2002, wijziging van 23 augustus 2004
- Evaluatie Schipholbeleid, Onderzoeksagenda effectiviteit, Min VenW en Min Vrom, Maart 2005



---

## Bijlage 1: Rolverdeling

**Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W)** is eindverantwoordelijk voor de inhoud, het proces en de planning van de evaluatie, in overeenstemming met VROM. De uitvoering van de evaluatie komt in handen van een specifiek daartoe opgezet projectbureau, met inzet van deskundigheid van binnen en buiten V&W. V&W stelt een onafhankelijke commissie in voor de begeleiding van het proces en geeft de CDV een extra taak in het kader van de evaluatie.

**Inspectie Verkeer en Waterstaat** is, als handhaver van de milieunormen en toezichthouder op de veiligheid, één van de belangrijkste betrokken partijen. De inspectie houdt toezicht op de naleving van wet- en regelgeving, houdt toezicht op de door de sector te verzamelen gegevens benodigd voor de handhaving, deelt haar ervaringskennis met de beleidsdirectie via signaalrapportages en stelt elk half jaar een handhavingrapportage op die door de Inspecteur-Generaal aan de Tweede Kamer wordt gezonden. De inspectie heeft handhavingsbeleid vastgesteld op basis van de in de wet vastgelegde systematiek en past dit handhavingsbeleid toe. De hierbij opgedane ervaring zal bij de evaluatie worden betrokken.

**Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM):** De Luchthavenbesluiten en de Schipholwet zijn vastgesteld in overeenstemming met VROM. Ook de evaluatie zal in nauwe samenwerking en in overeenstemming met VROM worden uitgevoerd. Zo is VROM samen met V&W verantwoordelijk voor de instelling van een onafhankelijke commissie voor de begeleiding van het proces van de evaluatie.

**VROM Inspectie (VI)** handhaaft in samenwerking met de Inspectie VenW het Luchthavenindelingbesluit. De VROM-Inspectie levert ten behoeve van de evaluatie de gegevens over de ontwikkeling van het ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven en de afwijkingen van de regels over het ruimtegebruik in het LIB. Verder levert de VI haar ervaringen met de handhaving van het Luchthavenverkeerbesluit.

**Ministerie van Economische Zaken (EZ)** heeft geen wettelijk vastgelegde rol. Vanwege haar verantwoordelijkheid voor economische aspecten zoals de mainportontwikkeling, ligt betrokkenheid bij deze evaluatie echter voor de hand.

**Commissie voor beoordeling van de onafhankelijkheid van het proces** is verantwoordelijk voor de borging van onafhankelijke uitvoering van de evaluatie. De commissie ziet toe op de procesgang van de evaluatie door het projectbureau Evaluatie Schipholbeleid en rapporteert daarover aan V&W, VROM en de Kamer. De commissie is aanspreekpunt voor de Kamer, omwonenden en andere betrokkenen over de objectieve en zorgvuldige uitvoering van de evaluatie.

**Commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.)** is verantwoordelijk voor een onafhankelijke toetsing van het Milieueffectrapport dat wordt opgesteld voor de motie Baarda c.s. De commissie zal ook de toets uitvoeren van de m.e.r.-rapportage bij eventuele wijzigingen van de Luchthavenbesluiten na de evaluatie. Dit is pas na februari 2006 aan de orde. Tevens zal de commissie actief meedenken over mogelijke verbeteringen van het beleid en de rapportage over de milieueffecten van de verbetervoorstellen van het beleid.

---

**Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)** heeft een belangrijke rol in de evaluatie vanuit haar taak de hinder zoveel mogelijk te beperken. In de CROS kunnen de bestuurders en bewoners uit de omgeving van de luchthaven samen met de luchtvaartsector ideeën ontwikkelen voor verbetering van het beleid. Deze ideeën kunnen rekenen op een breed draagvlak vanwege de samenstelling van de CROS.

**Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid** doet voorstellen voor een handhavingssysteem buitengebied, voor het meten van geluid voor informatievoorziening en evalueert de overgang van Ke naar Lden. Deze voorstellen worden behandeld als verbetervoorstellen voor het beleid. Daarnaast beoordeelt de Commissie de uitvoering van de motie Baarda c.s.

**Betrokken sectorpartijen:**

*Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland en luchtvaartmaatschappijen:* Deze partijen zullen als direct betrokkenen en belanghebbenden zeer nauw betrokken zijn bij de evaluatie van het beleid. Vanwege het belang van draagvlak voor de activiteiten van de luchtvaartsector is het wenselijk dat de sectorpartijen hun voorstellen voor verbetering inbrengen in de CROS.

**Omwonenden, gemeenten en provincies** zijn betrokken partijen uit de omgeving van Schiphol. Om een goede afweging te kunnen maken tussen het mainportbelang en het belang van de omwonenden is het wenselijk dat praktijkervaringen en voorstellen tot verbetering van het beleid door omwonenden, gemeenten en provincies in de CROS worden besproken. Dit is echter geen verplichting. Een speciale rol is weggelegd voor de Provincie Noord-Holland. Deze provincie kan ervaring inbrengen met betrekking tot de uitwerking van het ruimtelijke-ordeningsbeleid en data aanleveren van meting van de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol.

**Organisaties die zich richten op de luchtvaart op Schiphol** zoals de Veiligheid Advies Commissie Schiphol (VACS), het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en het Centraal Planbureau (CPB) kunnen ervaringen inbrengen met het beleid en zijn daarnaast waardevolle bronnen van informatie.

**Eerste en Tweede Kamer** zijn verantwoordelijk voor het aangeven van aanvullende wensen ten aanzien van de uitvoering van de evaluatie. Daarnaast beoordelen de Eerste en Tweede Kamer of de evaluatie (politiek) goed uitgevoerd wordt/is.

## Bijlage 2: Overzicht evaluatie-onderwerpen

<b>SCHIPHOLWET</b>			
beleids-instrument	onderwerp	relevant voor evaluatie	opmerking
8.1	Begripsbepalingen	nee	
8.2	Toepasselijkheid hoofdstuk 8	nee	
8.3	Doel van de bevoegdheden die voortvloeien uit hoofdstuk 8	nee	
8.4	Vaststelling LIB als AmvB	nee	
8.5	Vaststelling en omvang luchthavengebied en beperkingengebied	nee	
8.6	Vaststelling regels omtrent bestemming en gebruik van de grond binnen luchthavengebied	nee	
8.7	Vaststelling regels omtrent bestemming en gebruik van de grond binnen beperkingengebied	nee	
8.8	Aanpassen bestemmingplannen conform LIB	nee	
8.9	Procedure verklaring van geen bezwaar m.b.t. oprichten van obstakels en vogelaantrekkende bestemmingen: evaluatie van de procedure in samenwerking met Vrom	ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
8.10	Van toepassing zijn van artikel 23 eerste lid, onder c, en artikel 27, eerste en tweede lid wet RO voor bestemmingsplannen	nee	
8.11	Als één besluit aanmerken van verklaring geen bezwaar (8.9 eerste lid) en het besluit waarop dit betrekking heeft	nee	
8.12	Oprichten van tijdelijke obstakels (zoals kranen): evaluatie procedure inclusief incorporatie van mogelijkheid tot het oprichten van obstakels in noodgevallen (zeer korte termijn)	ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
8.13	Vorbereiden en wijzigen LIB	nee	
8.14	Vorbereiden en wijzigen LIB	nee	
8.15	Vaststelling LVB als AmvB	nee	

8.16	LIB luchtverkeerwegen	nee	
8.17	Vaststelling regels in LIB	nee	
8.18	Samenwerking van sectorpartijen bij treffen van voorzieningen om overschrijding van grenswaarden te voorkómen	ja	
8.19	Beschikbaarstelling luchthaven door exploitant conform LVB	ja	
8.20	Luchtverkeersleiding conform LVB	ja	
8.21	Deelname aan luchthavenluchtverkeer door gezagvoerder conform LVB	ja	
8.22	Maatregelen van de Inspecteur-Generaal	ja	
8.23	Aanpassingen regels en grenswaarden in uitzonderlijke gevallen	ja	
8.24	Vorbereiden en wijzigen LVB	nee	
8.25	Over het toelaten van luchtverkeer op de luchthaven	ja	
8.26	Vaststellingsprocedure min. Regeling mbt informatievoorziening	ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
8.27	Informatievoorziening van sector aan overheid ten behoeve van handhaving; Rapportage IG aan Min V&W en VROM; Openbaarmaking gegevens als bedoeld in 8.28	ja	
8.28			
8.29			niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
8.30			niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
8.31	Schaderegeling	nee	
8.32	Regeling geluidwerende voorzieningen	nee	
8.33	Geldelijke ondersteuning van uit het Rijk	nee	
8.34	Instelling en samenstelling CROS	nee	
8.35	Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS)	ja	alleen evaluatie op basis van ervaringen
8.36		ja	
8.37		ja	
8.38		ja	
8.39		ja	



8.40		ja	
11.15	Toepassen bestuursdwang	ja	
11.16		ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
11.17		ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
11.18		ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
11.19		ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
11.20	In gebreke blijven betaling	nee	
ART II	Wijziging Luchtvaartwet	nee	
ART III	Wijziging AWB	nee	
ART IV	Wijziging Wet Geluidhinder	nee	
ART V	Wijziging Milieubeheer	nee	
ART VI	Vervallen van PKB Schiphol en omgeving	nee	
ART VII	Vervallen aanwijzing Schiphol	nee	
ART VIII	Overgangsbepaling milieueffectrapport	nee	
ART IX	Overgangsbepaling milieueffectrapport	nee	
ART X	Overgangsbepaling beperkingengebied	nee	
ART XII	Overgangsbepaling externe veiligheid	nee	
ART XII	Overgangsbepaling geluidbelasting	nee	
ART XIII	Overgangsbepaling lokale luchtverontreiniging	nee	
ART XIV	Wijziging grondslag uitvoeringsregeling	nee	
ART XV	Evaluatie Inspectie VenW	nee	
ART XVI	Implementatie veiligheidsmodel	nee	
ART XVII	Inwerkingtreding	nee	

## LVB

beleids- instrument	onderwerp	relevant voor evaluatie	opmerking
1.1	Begripsbepalingen	nee	
2.1	Gebruiksvoorschrift luchtverkeerwegen incl. nachtnaderingen Gebruiksvoorschrift vlieghoogtes	ja	
3.1.1		ja	
3.1.2		ja	
3.1.3		ja	
3.1.4	Beschikbaarheid banenstelsel en beperkingen	ja	
3.1.5	Gebruiksvoorschrift banenstelsel onderscheiden naar dag/nacht	ja	
3.2.1	Geurbeperkende maatregelen • tijdens taxiën één motoringeschakeld • APU uitgeschakeld indien vervangende stroomvoorziening beschikbaar is	ja	
3.2.2		ja	
4.1.1	Totaal risicogewicht (9,724 ton) en vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van het risicogewicht	ja	
4.1.2		ja	
4.2.1	Totaal Volume Geluid (63,46 Lden en 54,44 Lnight) Geluidsbelasting in handhavingpunten (Lden en Lnight) en vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van de geluidbelasting	ja	
4.2.2		ja	
4.2.3		ja	
4.3.1	Geïndexeerde emissies van luchtverontreinigende stoffen CO, Nox, VOS, SO2 en PM10 (in gram/ton vliegtuiggewicht en vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van de uitstoot	ja	
4.3.2		ja	
5.1	Overgangsbepaling LVB	ja	
5.2		ja	
6.1	Slotbepaling	nee	
6.2	Inwerkingtreding	nee	
6.3	Aanhaaltitel	nee	

## LIB

beleids-instrument	onderwerp	relevant voor evaluatie	opmerking
1.1.1	Begripsbepalingen	nee	
1.2.1	Omvang van de zones: voldoen deze aan de verwachtingen	ja	niet door DGL gedefinieerd als evaluatie onderwerp
2.1.1	Vaststelling omvang luchthavengebied	nee	
2.2.1	Beperkingen bebouwing i.v.m. geluid of (externe) veiligheid	nee	
2.2.2	Hoogtebeperking bebouwing/objecten	ja	
2.2.3	Geen nieuwe vogelaantrekkende activiteiten binnen een straal van 6 km	ja	
3.1	Slotbepaling	nee	
3.2	Inwerkingtreding	nee	
3.3	Aanhaaltitel	nee	

---

**OVERIG NIET IN DE WET OF BESLUITEN OPGENOMEN  
EVALUATIE-PUNTEN**

<b>beleids- instrument</b>	<b>onderwerp</b>	<b>relevant voor evaluatie</b>	<b>opmerking</b>
Overig a	introductie van laserbeperkingvlakken; lasers kunnen (tijdelijke) gezichtsbeperkingen bij piloten veroorzaken	ja	Introductie nieuw ICAO beleid
Overig b	introductie van hoogtebeperkingen tbv voorkomen van windturbulentie	ja	Introductie nieuw beleid
Overig c	problematiek m.b.t. het doelbewust vliegen tussen twee handhavingspunten	ja	

---

## Bijlage 3: Format van het evaluatie-formulier

BELEIDSINSTRUMENT	
ARTIKEL	
Tekst van het artikel	
Korte omschrijving van het doel van het artikel	
Betrokkenheid Inspectie V&W	

EFFECTIVITEIT	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? Ja/nee, en voorts	
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	

ERVARINGEN	
Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	
Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp	

VERBETEROORSTELLEN	
Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	
Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	



---

## **Bijlage 4: Resultaat van de Evaluatie**





## Deel A: SCHIPHOLWET

beleids- instrument	onderwerp
8.9	Procedure verklaring van geen bezwaar m.b.t. oprichten van obstakels en vogelaantrekkende bestemmingen: evaluatie van de procedure in samenwerking met Vrom
8.12	Oprichten van tijdelijke obstakels (zoals kranen): evaluatie procedure inclusief incorporatie van mogelijkheid tot het oprichten van obstakels in noodgevallen (zeer korte termijn)
8.18	Samenwerking van sectorpartijen bij treffen van voorzieningen om overschrijding van grenswaarden te voorkómen
8.19	Beschikbaarstelling luchthaven door exploitant conform LVB
8.20	Luchtverkeersleiding conform LVB
8.21	Deelname aan luchthavenluchtverkeer door gezagvoerder conform LVB
8.22	Maatregelen van de Inspecteur-Generaal
8.23	Aanpassingen regels en grenswaarden in uitzonderlijke gevallen
8.25	Over het toelaten van luchtverkeer op de luchthaven
8.26	Vaststellingsprocedure min. Regeling mbt informatievoorziening
8.27 8.28 8.29 8.30	Informatievoorziening van sector aan overheid ten behoeve van handhaving; Rapportage IG aan Min V&W en VROM; Openbaarmaking gegevens als bedoeld in 8.28
8.35 8.36 8.37 8.38 8.39 8.40	Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS)
11.15 11.16 11.17 11.18 11.19	Toepassen bestuursdwang



<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Procedure verklaring van geen bezwaar m.b.t. oprichten van obstakels en vogelaantrekkende bestemmingen: evaluatie van de procedure in samenwerking met Vrom</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>WL 8.9</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<p>1. Bij de toepassing van de artikelen 17, 19 en 46, zesde, zevende en achtste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en van artikel 50, vierde, vijfde en zesde lid, van de Woningwet, wordt het Luchthavenindelingbesluit in acht genomen.</p> <p>2. In afwijking van de artikelen 46, derde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en 50, tweede en derde lid, van de Woningwet, duurt de in die artikelen bedoelde aanhouding totdat een bestemmingsplan dat in overeenstemming is met het besluit in werking is getreden.</p> <p>3. Bij de toepassing van de artikelen 17, 19 en 46, zesde, zevende en achtste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en van artikel 50, vierde, vijfde en zesde lid, van de Woningwet kan van het besluit worden afgeweken indien van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de verklaring is ontvangen dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft.</p> <p>4. De verklaring van geen bezwaar die betrekking heeft op het luchthavengebied kan worden geweigerd met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven.</p> <p>5. De verklaring van geen bezwaar die betrekking heeft op het beperkingengebied kan worden geweigerd met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	<p>De aanwezigheid van obstakels (bijv. hoogbouw) op of in de omgeving de luchthaven is een potentieel risico voor de luchtvaart. Artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart geeft aan dat van de hoogte obstakelvlakken middels een verklaring van geen bezwaar afgeweken kan worden. In het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) is artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart doorvertaald. Volgens artikel 2.2.2. van het LIB is het verboden om een object (gebouwen) te plaatsen indien dit in strijd is met een regel omtrent de maximale hoogte van objecten. De Minister van V en W kan van dit verbod afwijken door voor een onbepaalde tijd een verklaring van geen bezwaar af te geven. Aan de verklaring van geen bezwaar worden geen voorwaarden aan verbonden en kan slechts geweigerd worden in het belang van de veiligheid.</p> <p>De minister van VROM is namens de minister van Verkeer en Waterstaat gemandateerd en zal op basis van een advies van IVW een gemeenschappelijke verklaring van geen bezwaar afgeven.</p>

<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	<p>Inspectie V&amp;W verricht in samenwerking, op verzoek van VROM, de beoordeling (conform verklaring van geen bezwaar procedure art 8.9 WL) van het verzoek tot afwijking van art. 2.2.2 LIB.</p> <p><i>Procedure</i></p> <p>Indien een vast obstakel (gebouw, zendmast etc.) door een obstakelvlak van het Luchthavenindelingsbesluit heen steekt moet de gemeente een verklaring van geen bezwaar aan vragen. De procedure loopt als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De gemeente dient de aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar in bij VROM-inspectie.</li> <li>• IVW ontvangt de aanvraag en vraagt LVNL om een standpunt/advies.</li> <li>• IVW handelt binnen 6 weken een verklaring van geen bezwaar af. Bij een eventuele vertraging wordt de aanvrager hiervan op de hoogte gesteld.</li> <li>• Het toetsingkader/beoordelingskader kan worden onderverdeeld in twee studies, namelijk vliegtechische Aeronautical studies door de IVW/DL en de Aeronautical studies naar verstoring navigatie apparatuur en landingsystemen (zie blz 5), door de LVNL.</li> <li>• De beoordeling van IVW/DL aan VROM-inspectie wordt gemotiveerd verwoord en schriftelijk afgerond.</li> </ul>
--	---

EFFECTIVITEIT	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  <b>Ja/nee, en voorts</b>	<p>In hoeveel gevallen is gebruik gemaakt van de ontheffingsmogelijkheid? Er zijn twintig verklaringen van geen bezwaar verleend.</p> <p>Is er sprake geweest van overtredingen, en is daartegen opgetreden? Voor zover bekend geen overtredingen, de handhaving vindt plaats vanuit de VROM-inspectie.</p>
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	<p>Hoeveel vergunningen zijn er geweigerd a.g.v. deze beperking? Er zijn geen vergunningen geweigerd. Oorzaak hiervoor is dat plannen m.b.t. mogelijke afwijkingen in een voortraject worden afgestemd met Inspectie VenW, in voorkomende gevallen worden plannen aangepast.</p> <p>Wat is het aandeel van de ontheffingen en overtredingen op de risico's? Moeilijk in te schatten. Ontheffingen worden verstrekt op basis van meting (ILS), toetsing aan de norm, en "best professional judgement".</p>
<b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b>	<p>Wat zou het risico zijn geweest als alle vergunningsaanvragen waren gehonoreerd? Niet van toepassing, want alle vergunningsaanvragen zijn door het voeren van vooroverleg aangepast conform de wensen en inzichten van de IVW/DL en de LVNL, en zodoende gehonoreerd.</p>

**Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?**

Mogelijke risico's zijn dat de huidige criteria wordt ingehaald door de praktijk, d.w.z.:

1. Nieuwe inzichten en daaruit voortvloeiend (wind)criteria, overrulen de huidige criteria.
2. De (huidige) luchtvaartwetgeving is gestoeld op het (huidig) gebruik + het (huidige) banenstelsel op Schiphol. Indien zich hier een wijziging in voordoet (bijv. uitbreiding middels een 6<sup>e</sup> baan of zelfs een 7<sup>e</sup> baan), kan dit op basis van de huidige toegepaste criteria problemen gaan geven.

## ERVARINGEN

**Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp**

De eerste beoordeling of een bestemming of een vorm van grondgebruik in strijd is met art. 2.2.2 LIB, ligt bij de betreffende gemeente.

Er zijn tot nu toe een twintigtal verzoeken tot afwijking ingediend en gehonoreerd middels een verstrekte verklaring van geen bezwaar. Ook zijn er recent een drietal plannen besproken die in de toekomst kunnen leiden tot een verzoek om een verklaring van geen bezwaar. Dit laatste betekent, dat niet alle gesprekken/overleggen in een pre-fase, uitkristalliseren tot een formele aanvraag. Immers in de praktijk zal een gemeente er niet voor kiezen om een volledig uitgewerkt plan in te dienen waarbij de kans bestaat dat dit wordt afgewezen door de Inspectie V&W. Gemeenten of andere initiatiefnemers kloppen in een pril stadium van planontwikkeling bij de Inspectie V&W aan om de plannen te bespreken en te vragen om een zogenaamd pré-advies. Deze verzoeken worden gehonoreerd omdat gebleken is dat in dit stadium van planontwikkeling bijsturing van de plannen nog goed mogelijk is. De huidige procedure kan derhalve worden voortgezet.

**Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp**

Geen terugkoppeling vanuit de handhand aanwezig.

## VERBETERVORSTELLEN

**Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen**

Op dit moment wordt de luchthaven Schiphol formeel nog niet om een advies gevraagd. Uit de praktijk is gebleken dat dit voor sommige (meer kritische) aanvragen dit wel noodzakelijk is. Het gaat hierbij om aanvragen met de mogelijkheid voor een capaciteitsinvloed (lees capaciteitsverlies) voor de luchthaven Schiphol.

**Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB**

1. Standpunt/advies van Schiphol Airport formaliseren
2. Structurele terugkoppeling vanuit de handhaving inbouwen (VROM-Inspectie?, HDL?).



<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Oprichten van tijdelijke obstakels (zoals kranen)</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>WL 8.12</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<p>1. Dit artikel is van toepassing op het oprichten of plaatsen van objecten waar geen bouwvergunning of aanlegvergunning voor is vereist.</p> <p>2. Het is verboden een object op te richten of te plaatsen indien dit in strijd is met een regel in het Luchthavenindelingbesluit omtrent de maximale hoogte van objecten.</p> <p>3. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing verlenen van het verbod. De ontheffing wordt slechts geweigerd in het belang van de veiligheid.</p> <p>4. De ontheffing wordt voor een bepaalde periode verleend. Aan de ontheffing kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden in het belang van de veiligheid.</p> <p>5. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat stelt regels omtrent de vergoeding die de aanvrager van een ontheffing verschuldigd is voor de kosten van het verlenen van de ontheffing.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	<p>Artikel 8.12 van de Wet Luchtvaart is van toepassing op het oprichten of plaatsen van objecten waar geen bouwvergunning of aanlegvergunning voor is vereist. Volgens artikel 8.12 is het verboden om een object op te richten of te plaatsen indien dit in strijd is met een regel in het Luchthavenindelingbesluit omtrent de maximale hoogte van objecten. De Minister van VenW kan van dit verbod voor een bepaalde periode ontheffing een ontheffing verlenen. Aan de ontheffing kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden en kan slechts geweigerd worden in het belang van de veiligheid.</p>
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	<p>De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft voor het afwijken van hoogte beperkingen toetsingscriteria opgesteld om aanvragen voor ontheffingen te kunnen beoordelen. De toetsingscriteria zijn gebaseerd op internationale richtlijnen en nationale wetgeving.</p> <p>Indien een op te richten obstakel vallend onder de criteria van art. 8.12 de obstakelbeperkingen van het LIB zou penetreren, dan dient hiervoor een ontheffing te worden aangevraagd. De procedure hiervoor is als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspectie VenW ontvangt de aanvraag en checkt of de aanvraag gegrond is.</li> <li>• Inspectie VenW vraagt, indien noodzakelijk*, aan de luchthaven Schiphol als aan de LVNL om een advies.</li> </ul> <p>* = Indien ICAO Annex 14 vlakken niet worden overschreden kan het advies van de luchthaven Schiphol achterwege blijven. Tevens hoeft dan géén interne Aeronautical Study van de unit Infrastructuur plaats te vinden. Dit kan zich bij de overschrijding van de LVNL vlakken voor doen. Wel ontvangt AAS dan in het voortraject de stukken ter informatie.</p> <p>Afhankelijk van de omstandigheden, als bijvoorbeeld specialistische kennis vereist blijkt, kan een operationele Aeronautical Study worden uitgevoerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspectie VenW streeft ernaar om een aanvraag binnen 4 weken af te handelen. Bij eventuele vertraging wordt de aanvrager hiervan op de hoogte gesteld. De maximale wettelijke Awb termijn is 8 weken.</li> <li>• Het toetsingkader/beoordelingskader kan worden onderverdeeld in twee studies, namelijk vliegtchnische Aeronautical studies en Aeronautical studies naar verstoring navigatie apparatuur en landingsystemen.</li> </ul>

## EFFECTIVITEIT

<p><b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b></p> <p>ja/nee, en voorts</p>	<p>Ja, omdat aan de ene kant er aanvragen binnen komen die door de Inspectie VenW worden getoetst.</p> <p>Nee, omdat vanuit de Inspectie VenW handhaving, vanaf het van kracht zijn van de Wet, verscheidene bouwondernemingen op de vingers heeft getikt (kraan naar beneden gehaald).</p> <p>Voorts is bij de vergunningverlening niet bekend over, voor wat betreft de kwantiteit van de handhaving.</p>
<p><b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b></p>	<p>De overlast en de risico's in de jaren 2003 en 2004 betrof met name de gevallen waarbij kranen illegaal geplaatst en of operationeel in het LIB gebied zijn ingezet. Dit beruste grotendeels op onbekendheid met de (nieuwe) wetgeving.</p> <p>In 2005 is er discussie ontstaan ten aanzien van interpretatie van de wetgeving, m.b.t. tot volgende leden in artikel 8.12:</p> <p><b>1. Dit artikel is van toepassing op het oprichten of plaatsen van objecten waar geen bouwvergunning of aanlegvergunning voor is vereist.</b></p> <p>Door Inspectie VenW zijn deze objecten vooralsnog geïnterpreteerd als tijdelijke objecten, zoals bouwkranen en heistellingen. Echter gaande weg ontstaat het beeld dat in principe alle obstakels die niet onder artikel 8.9 vallen, onder 8.12 dienen te vallen. Hierbij komt dat obstakels die niet vallen onder 8.9 en 8.12 door middel van een verklaring van geen bezwaar (instemming) werden afgehandeld. Hiervoor lijkt echter elk juridische onderbouwing voor te ontbreken. Daarbij komt dat een instemming in principe voor onbepaalde tijd is, wat ook weer zijn nadelen kent, in een dynamische omgeving wat het LIB is.</p> <p><b>4. De ontheffing wordt voor een bepaalde periode verleend. Aan de ontheffing kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden in het belang van de veiligheid.</b></p> <p>Dit wil zeggen dat een ontheffing alleen voor een bepaalde tijd afgegeven kan worden.</p> <p>Echter recentelijk is er een discussie ontstaan over hoe lang dan bepaald is. Is dit een periode van 1 of 2 jaar of nog langer? Kan de toezichthouder dit op basis van common sense zelf bepalen? Zijn hier wellicht strategische redenen voor? Kortom er staan nog een hoop vragen open. Daarbij komt dat de tendens momenteel is (zie commentaar bij lid 1) dat artikel 8.12 steeds meer als een vangnet voor artikel 8.9 beschouwd gaat worden.</p>
<p><b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b></p>	<p>In ieder geval zouden de 8.12 aanvragen, waarvoor ontheffing is afgegeven, officieel niet zijn beoordeeld door de Inspectie VenW.</p> <p>Dankzij de 8.12 wetgeving heeft de HDL een wettelijke basis om te kunnen handhaven.</p>
<p><b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b></p>	<p>Onlangs (per 1-01-2005) zijn de tarieven met zo'n 100% verhoogd. Het feit dat er sindsdien, tot op heden (mei 2005), minder aanvragen bij de INSPECTIE VENW binnenkomen zou wellicht kunnen betekenen dat er een toename van illegale obstakels in het LIB heeft plaatsgevonden. Wellicht dient er daarom hierop (nog) meer gehandhaafd te worden.</p>



## ERVARINGEN

**Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp**

1. Informatie en bereikbaarheid/beschikbaarheid van informatie (omtrent wetgeving en procedure) richting de sector, heeft niet het vereiste effect bereikt
2. De besluitvormingsprocedure (daarbij werd aanvankelijk gestreefd naar 3 weken ipv. 4 weken) opgesteld in afstemming met de LVNL en AAS, stond en staat dikwijls in gespannen relatie met de operationele praktijk en behoeften.
3. Als gevolg van 1+2 heeft de INSPECTIE VENW regelmatig onder grote (werk)druk vergunningen verleend.

**Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp**

Nog niet alle internationale wetgeving is doorvertaald naar het LIB. Dit betekent dat de huidige LIB hoogtebeperkingen nog onvolledig zijn wat wil zeggen dat nog niet de hele lading wordt gedekt vanuit de optiek, vliegveiligheid.

## VERBETERVORSTELLEN

**Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen**

In hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaartwet dient in artikel 8.12 nog aanvullende normering te worden opgenomen conform de PANS-OPS procedures, zoals uitgegeven door ICAO. Verder dient er normering opgenomen te worden voor radar en zend/ontvangst stations gebaseerd op gegevens uit het European Guidance Material tevens uitgegeven door ICAO . Tot slot dienen de leden 1 en 4 wellicht aangescherpt te worden waardoor een discussie ten aanzien van 'wel of niet artikel 8.12 obstakel' of 'hoe lang is een bepaalde periode', voortaan vermeden kan worden.

**Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB**

Implementatie van extra c.q. nieuwe normering zou eventueel kunnen betekenen dat de LIB hoogtebeperkingen (dus LIB-kaarten) opnieuw dienen te worden vastgesteld.



<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Zorgplicht; samenwerking van sectorpartijen bij treffen van voorzieningen om overschrijding van grenswaarden te voorkómen</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>WL 8.18</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<p>De exploitant van de luchthaven, de verlener van luchtverkeersdienstverlening en de luchtvaartmaatschappijen bevorderen het goede verloop van het luchthavenluchtverkeer overeenkomstig het luchthavenverkeerbesluit. Zij treffen daartoe zelf en in onderlinge samenwerking de voorzieningen die redelijkerwijs van hen kunnen worden geveerd om te bewerkstelligen dat de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer de in artikel 8.17, vierde lid, bedoelde grenswaarden niet overschrijdt.</p> <p>Ref. artikel 8.17, 4<sup>e</sup> lid: De regels bevorderen het realiseren van een beschermingsniveau, waarbij de in het besluit beschreven grenswaarden met betrekking tot de door het luchthavenluchtverkeer veroorzaakte belasting ten aanzien van veiligheid, geluid en lokale luchtverontreiniging niet worden overschreden.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	<p>Sector maximaal zelf verantwoordelijk laten zijn om met gezamenlijke inspanning normen na te leven en zonedig gezamenlijk stuurmaatregelen te nemen om grenswaarde-overschrijdingen te voorkomen (eerste lijns toezicht bij de sectorpartijen in kader van 'zorgplicht' en 'overheid op afstand').</p> <p>Zie ook (oude) toelichting op de wet (ref. artikel 8.16):</p> <p>De sector wordt in de gelegenheid gesteld om in onderlinge samenwerking het potentieel van de luchthaven te ontwikkelen, binnen de te stellen grenzen wat betreft veiligheid en milieu. Dit artikel brengt de vereiste samenwerking tussen de betrokkenen (de exploitant van de luchthaven, de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen) tot uitdrukking. Het artikel schept een zorgplicht voor de betrokkenen om het goede verloop van het luchthavenverkeer overeenkomstig het luchthavenverkeerbesluit te bevorderen. De zorgplicht is erop gericht dat zij zelf en in onderlinge samenwerking de voorzieningen treffen die redelijkerwijs van hen kunnen worden geveerd om te bewerkstelligen dat de belasting van het luchtverkeer de in het luchthavenverkeerbesluit vastgestelde grenswaarden niet overschrijdt.</p> <p>Het artikel heeft met name betekenis voor de onderlinge verhoudingen tussen de betrokkenen. Overtreding van de bepaling is niet met een bestuurlijke boete bedreigd. De Inspecteur-generaal zal een beperking van de belasting tot binnen de vastgestelde grenswaarden niet afdwingen met een beroep op dit artikel; hij zal daartoe zo nodig gebruik maken van het opleggen van maatregelen.</p>
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	<p>Coachende rol + tweede lijns toezicht (geen inhoudelijke overheidsbemoedening).</p> <p>Inspectie V&amp;W handhaaft de in artikel 8.17, vierde lid, bedoelde grenswaarden. Bij overschrijding schrijft de Inspecteur –generaal maatregelen voor die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer binnen de grenswaarden.</p>

## EFFECTIVITEIT

<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  ja/nee, en voorts	Ja, voor wat betreft het gezamenlijk nemen en uitvoeren van stuurmaatregelen.  Matig, voor wat betreft het zich verantwoordelijk voelen voor een gezamenlijke naleving van de grenswaarden.  Nee, voor wat betreft het gezamenlijk aanpakken van de parallel starten problematiek.
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	De samenwerking heeft geleid tot aanpassingen in het gebruik van de luchthaven door middel van stuurmaatregelen.  De effecten op de overlast zijn niet goed te beoordelen, wel de naleving van de normen.
<b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b>	Het risico zou zijn geweest, een onevenwichtige ruimtelijke verdeling van de milieubelasting.
<b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b>	n.v.t.

## ERVARINGEN

<b>Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp</b>	<p>Het geheel is nog wat kunstmatig. De zorgplicht wordt nog onvoldoende ingevuld. Vaak wordt teruggevallen op de eigen primaire verantwoordelijkheden en belangen waardoor niet een optimaal resultaat kan worden bereikt.</p> <p>De Inspectie V&amp;W constateert dat voor wat betreft milieu (geluid en luchtverontreiniging) en externe veiligheid invulling wordt gegeven aan de zorgplicht. De samenwerking van de sectorpartijen op het gebied van Veiligheid ('safety') is tot op heden niet vastgelegd in een overeenkomst of convenant, waarin de samenwerking op het gebied van Veiligheid wordt gepreciseerd. Een gezamenlijk systeem voor goede afweging tussen Veiligheid, Economie en Milieu is binnen de sector derhalve niet aanwezig. Zo is het mogelijk dat onderwerpen zoals 'Runway incursions', Parallel starten en aanpassingen van de luchthaveninfrastructuur eerst verzanden in discussies over verantwoordelijkheden i.p.v. het zo snel mogelijk gezamenlijk identificeren en implementeren van maatregelen ter voorkoming van incidenten. In navolging van artikel 8.22, waarin opgenomen is dat de inspecteur-generaal maatregelen kan uitvaardigen bij overschrijding van het beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging zijn er geen grenswaarden vastgesteld voor veiligheid ('safety'). Derhalve is te constateren dat de sectorpartijen op dit gebied niet kunnen worden aangesproken op een</p>
---	---

	gemeenschappelijke zorgplicht. De onderlinge verhoudingen zijn er door de problemen m.b.t. parallel starten bepaald niet beter op geworden. Schiphol en de KLM ergeren zich aan de LVNL, die bij veiligheidskwesties te weinig rekening zou houden met de praktische gevolgen voor de luchthaven en de vliegmaatschappijen.
<b>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp</b>	Onduidelijke positie LVNL als zelfstandig bestuursorgaan (overheid of sector?) wordt door LVNL uitgebuit (afhankelijk van de specifieke omstandigheden). De zorgplicht sluit niet uit dat luchtvaartmaatschappijen onderling concurreren via slotsmisbruik. Verder rol luchtvaartmaatschappijen niet overschatten. Met name AAS en LVNL zijn de partijen die voorzieningen kunnen treffen om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen.

<b>VERBETERVORSTELLEN</b>	
<b>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Positie LVNL verduidelijken.</li> <li>2. Onder beheer van DGTL separaat onderzoek starten naar het instrument en de effectiviteit van de zorgplicht in het kader van de Schipholwet.</li> </ol>
<b>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</b>	<i>Nog nader in te vullen met concrete tekst</i>



<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Beschikbaarstelling luchthaven door exploitant conform LVB</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>WL 8.19 (niet ingevuld ... zie LVB 3.1.4)</b>
Tekst van het artikel	De exploitant van de luchthaven stelt de luchthaven beschikbaar overeenkomstig de regels van het luchthavenverkeerbesluit. De exploitant kan hiervan afwijken als dit in het belang van de veiligheid nodig is.
Korte omschrijving van het doel van het artikel	
Betrokkenheid Inspectie V&W	

<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Luchtverkeersleiding conform LVB</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>WL 8.20 (niet ingevuld ... zie LVB 2.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.5)</b>
Tekst van het artikel	Luchtverkeersdienstverlening wordt verleend overeenkomstig de regels van het luchthavenverkeerbesluit. De verlener van de dienstverlening kan hiervan afwijken als dit in het belang van de veiligheid nodig is.
Korte omschrijving van het doel van het artikel	
Betrokkenheid Inspectie V&W	

<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Deelname aan luchthavenluchtverkeer door gezagvoerder conform LVB</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>WL 8.21 (niet ingevuld .... zie LVB 2.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.5)</b>
Tekst van het artikel	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De gezagvoerder neemt deel aan het luchthavenluchtverkeer overeenkomstig de regels van het luchthavenverkeerbesluit.</li> <li>2. De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid op advies van de verlener van luchtverkeersdienstverlening.</li> <li>3. De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid als dit in het belang van de veiligheid nodig is.</li> </ol>
Korte omschrijving van het doel van het artikel	
Betrokkenheid Inspectie V&W	





<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Maatregelen van de Inspecteur-Generaal</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>WL 8.22</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<p>1. Zodra de inspecteur-generaal constateert dat de in artikel 8.17, vierde lid, bedoelde grenswaarden zijn overschreden, schrijft hij maatregelen voor die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer binnen de grenswaarden.</p> <p>2. De maatregelen hebben betrekking op de in artikel 8.17, tweede en derde lid, bedoelde onderwerpen en vallen binnen de in artikel 8.17, zesde lid, bedoelde grenzen.</p> <p>3. De inspecteur-generaal trekt de maatregelen in of matigt deze voor zover zij naar zijn oordeel niet langer nodig zijn voor het terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer binnen de grenswaarden.</p> <p>4. Voordat de inspecteur-generaal een maatregel voorschrijft stelt hij degene tot wie de maatregel is gericht in de gelegenheid zijn zienswijze kenbaar te maken.</p> <p>5. De artikelen 8.18 tot en met 8.21 zijn van overeenkomstige toepassing ten aanzien van de voorgeschreven maatregelen.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Grenswaarde-overschrijdingen in de toekomst voorkomen.
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Vorbereiden en opleggen maatregelen + controle naleving maatregelen.

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  ja/nee, en voorts	De IG heeft nog geen maatregelen hoeven treffen.
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	n.v.t.
<b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zonder toepassing van het beleidsinstrument?</b>	n.v.t.
<b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b>	n.v.t.

---

## ERVARINGEN

**Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp**

Geen; wel preventieve werking.

**Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp**

Geen. Wel aandachtspunt meteo-clausule in relatie tot ongewenstheid opleggen maatregelen lopende het gebruiksjaar.

## VERBETERVORSTELLEN

**Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen**

Tekstaanscherpingen om interpretatieverschillen uit te sluiten (m.n. met betrekking tot wel/geen maatregelen lopende het gebruiksjaar + toepassing meteo-clausule).

**Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB**

<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Aanpassingen regels en grenswaarden in uitzonderlijke gevallen</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>WL 8.23</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<p>1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan of door een bijzonder voorval het normale gebruik van de luchthaven naar hun oordeel ernstig wordt belemmerd:</p> <p>a. vrijstelling verlenen van een regel in het luchthavenverkeerbesluit;</p> <p>b. een in het luchthavenverkeerbesluit vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een bepaald punt vervangen door een andere grenswaarde.</p> <p>2. Een vrijstelling kan slechts worden verleend voor een bepaalde in de vrijstelling vast te stellen termijn van ten hoogste een jaar.</p> <p>3. Aan een vrijstelling kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting. De artikelen 8.18 tot en met 8.21 zijn van overeenkomstige toepassing ten aanzien van de beperkingen en voorschriften.</p> <p>4. Het tweede en derde lid zijn van overeenkomstige toepassing op een vervanging als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Ontheffingsmogelijkheid voor bijzondere situaties op het luchtvaartterrein.
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Beoordeling ontheffingsaanvraag + eventuele ontheffingverlening. Bij acute situaties via inschakeling Standing Committee. Controle op naleving ontheffingsvoorwaarden.

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  ja/nee, en voorts	Ja.
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	Aanpassing baangebruik in verband met openbare orde- en veiligheidsprobleem als gevolg van extreme sneeuwval en gladheid.
<b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b>	Onbeheersbaar openbare orde- en veiligheidsprobleem.

---

**Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?**

n.v.t.

## ERVARINGEN

**Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp**

Goed.

**Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp**

Protocol voor werking Standing Committee moet nog officieel worden vastgesteld.

## VERBETERVOORSTELLEN

**Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen**

Protocol + uitbreiding artikel ten behoeve bijzondere situaties buiten het luchtvaartterrein die van invloed zijn op het baan- en/of luchtruimgebruik en waar de sector niet voor verantwoordelijk kan worden gesteld.

**Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB**

<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Over het toelaten van luchtverkeer op de luchthaven</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>WL 8.25</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<p>1. De exploitant van de luchthaven is verplicht om met inachtneming van de bij of krachtens deze wet of de Luchtvaartwet gestelde bepalingen, luchthavenluchtverkeer ten behoeve van de burgerluchtvaart op de luchthaven toe te laten.</p> <p>2. Het eerste lid is niet van toepassing op circuitvluchten, oefenvluchten en proefvluchten.</p> <p>3. De exploitant is verplicht om in door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met Onze Minister van Defensie aangewezen gevallen met inachtneming van de bij of krachtens deze wet of de Luchtvaartwet gestelde bepalingen, luchthavenluchtverkeer ten behoeve van de militaire luchtvaart op de luchthaven toe te laten.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Vastleggen speelruimte en verplichtingen exploitant m.b.t. toelaten verkeer..
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Geen.

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  ja/nee, en voorts	Geen controles, maar ook geen klachten.
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	n.v.t
<b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zonder toepassing van het beleidsinstrument?</b>	n.v.t
<b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b>	n.v.t.

---

## ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

Geen.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Niet bekend.

## VERBETERVOORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

Geen.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Informatievoorziening van sector aan overheid ten behoeve van handhaving; Rapportage IG aan Min V&amp;W en VROM; Openbaarmaking gegevens als bedoeld in 8.28</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>WL 8.27, 8.28, 8.29, 8.30</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<p><b>Artikel 8.27</b></p> <p>1. De exploitant van de luchthaven draagt zorg voor het registreren van de veiligheids- en milieubelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. Hij verricht de metingen en berekeningen die voor die registratie noodzakelijk zijn.</p> <p>2. Het registreren wordt zodanig uitgevoerd dat een vergelijking mogelijk is met de in artikel 8.17, vierde lid, bedoelde grenswaarden.</p> <p>3. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent het registreren en omtrent de metingen en berekeningen die daartoe noodzakelijk zijn.</p> <p><b>Artikel 8.28</b></p> <p>1. De exploitant van de luchthaven verstrekt de inspecteur-generaal:</p> <p>a. de op grond van artikel 8.27 geregistreerde gegevens;</p> <p>b. gegevens over de in artikel 8.27 bedoelde metingen en berekeningen.</p> <p>2. De exploitant, de verlener van luchtverkeersdienstverlening en de luchtvaartmaatschappijen verstrekken de inspecteur-generaal gegevens over de ter uitvoering van artikel 8.18 getroffen voorzieningen.</p> <p>3. De exploitant verstrekt de inspecteur-generaal gegevens over de afwijkingen, bedoeld in artikel 8.19. De verlener van luchtverkeersdienstverlening verstrekt de inspecteur-generaal gegevens over de afwijkingen, bedoeld in de artikelen 8.20 en 8.21.</p> <p>4. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent de gegevensverstrekking.</p> <p><b>Artikel 8.29</b></p> <p>1. De inspecteur-generaal brengt elk half jaar aan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en aan Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verslag uit over de veiligheids- en milieuaspecten van het luchthavenluchtverkeer. Het verslag bevat ten minste een beschrijving van:</p> <p>a. de ter uitvoering van artikel 8.18 getroffen voorzieningen en van de doelmatigheid en doeltreffendheid van die voorzieningen;</p> <p>b. de ter uitvoering van artikel 8.22 getroffen maatregelen en van de doelmatigheid en de doeltreffendheid van die maatregelen.</p> <p>2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent de verslaglegging.</p> <p><b>Artikel 8.30</b></p> <p>1. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld omtrent het openbaar maken van gegevens als bedoeld in artikel 8.28.</p> <p>2. De openbaarmaking geschiedt door kennisgeving van de gegevens of van de zakelijke inhoud ervan in een van overheidswege uitgegeven blad of een dag-, nieuws- of huis-aan-huisblad, dan wel op een andere geschikte wijze. Indien alleen van de zakelijke inhoud kennis wordt gegeven, worden de gegevens tegelijk ter inzage gelegd. In de kennisgeving wordt vermeld waar en wanneer de gegevens ter inzage liggen.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Uitwisseling en kwaliteit informatie regelen.
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Controle levering gegevens conform RMI. Rapportage en openbaarmaking.

## EFFECTIVITEIT

Wordt het beleidsinstrument nageleefd?

Ja.

ja/nee, en voorts

Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?

n.v.t.

Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?

n.v.t.

Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?

n.v.t.

## ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

Verbeteringen met betrekking tot RMI-gegevens via handhavingsoverleg en goede kwaliteitsinspanning sectorpartijen.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Geen.

## VERBETERVORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

Geen.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB



<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS)</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>8.35, 8.40</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<p><b>Artikel 8.35</b> De commissie heeft tot taak om door overleg tussen de in artikel 8.34 bedoelde betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen.</p> <p><b>Artikel 8.40</b> Het beheer van de bescheiden betreffende de werkzaamheden van de commissie wordt in het bestuursreglement geregeld. De bescheiden worden na beëindiging van de werkzaamheden van de commissie opgeborgen in het archief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Genereren en bespreken van verbetervoorstellen met betrekking tot vermijdbare hinder binnen de kaders/randvoorwaarden zoals gesteld in de Wet luchtvaart en de uitvoeringsbesluiten.
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Nihil. De betrokkenheid beperkt zich tot alleen het geven van presentaties op uitnodiging van de CROS en het behandelen van CROS-vragen

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  ja/nee, en voorts	Geen oordeel over.
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	Is niets over bekend.
<b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b>	Is niets over bekend.
<b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b>	n.v.t.

---

## ERVARINGEN

**Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp**

Weinig ervaring met het functioneren van de CROS.

**Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp**

Te weinig uitwisseling van ervaringskennis tussen CROS en IVW op beleidsniveau t.b.v. een bundeling van kennis en krachten met als doel een optimalisering van de regelgeving en de toezichtsmethodiek. IVW heeft hiertoe wel een handreiking gedaan, maar deze is van CROS-zijde onbeantwoord gebleven. Mogelijk omdat de CROS een strikte scheiding hanteert met de rijksoverheid in het kader van 'de overheid op afstand'.

## VERBETERVORSTELLEN

**Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen**

Periodiek overleg tussen CROS en IVW in het kader van de kennisuitwisseling en om te bepalen op welke punten beide organisaties iets voor elkaar kunnen betekenen.

**Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB**

BELEIDSINSTRUMENT	Toepassen bestuursdwang
ARTIKEL	11.15, 11.16, 11.17, 11.18, 11.19
Tekst van het artikel	<p><b>Artikel 11.15</b> Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd tot toepassing van bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.</p> <p><b>Artikel 11.16</b> 1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan een bestuurlijke boete opleggen bij overtreding van: a. artikel 8.12, 8.19, 8.20 of 8.21 of van een beperking of voorschrift als bedoeld in artikel 8.23; b. een maatregel als bedoeld in artikel 8.22. 2. Een boete en een last onder dwangsom kunnen tezamen worden opgelegd. 3. De boete bedraagt ten hoogste: a. 100 000 euro bij een overtreding als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a; b. 1 000 000 euro bij een overtreding als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b. 4. Een boete wordt niet opgelegd indien de natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie de overtreding kan worden toegerekend aannemelijk maakt dat hem van de overtreding geen verwijt kan worden gemaakt. 5. Bij de vaststelling van de hoogte van de boete wordt in ieder geval rekening gehouden met de ernst en de duur van de overtreding en zo nodig met de omstandigheden waaronder de overtreding is gepleegd. 6. De bevoegdheid om een boete op te leggen vervalt vijf jaren na het plegen van de overtreding. Indien tegen de boete bezwaar wordt gemaakt of beroep wordt ingesteld, wordt de vervaltermijn opgeschort tot onherroepelijk op het bezwaar of beroep is beslist.</p> <p><b>Artikel 11.17</b> 1. De boete wordt opgelegd aan degene aan wie de overtreding kan worden toegerekend. Geen boete wordt opgelegd indien aan de betrokkene wegens dezelfde gedraging reeds eerder een bestuurlijke boete is opgelegd. 2. De overtreding wordt toegerekend aan de rechtspersoon waarbij de pleger van de overtreding in dienst is, indien de overtreding plaatsvindt tijdens de uitoefening van zijn dienst. 3. In andere gevallen wordt de overtreding toegerekend aan degene die de overtreding pleegt.</p> <p><b>Artikel 11.18</b> 1. Van de overtreding wordt een rapport opgemaakt. Het rapport vermeldt in ieder geval de overtreding, het overtreden voorschrift en zo nodig een aanduiding van de plaats waar en het tijdstip waarop de overtreding is geconstateerd. 2. De overtreder wordt in de gelegenheid gesteld over het voornemen tot het opleggen van een boete zijn zienswijze naar voren te brengen. Bij de uitnodiging daartoe wordt de overtreder het rapport toegezonden of uitgereikt. 3. Degene die aan een handeling vanwege Onze Minister van Verkeer en Waterstaat redelijkerwijs de gevolgtrekking kan verbinden dat aan hem een boete zal worden opgelegd, is niet langer verplicht ten behoeve van deze oplegging inlichtingen omtrent de overtreding te verstrekken. Hij wordt hierop gewezen alvorens hem mondeling wordt gevraagd inlichtingen te verstrekken en in ieder geval wanneer hij in de gelegenheid wordt gesteld over het voornemen tot oplegging van de boete zijn zienswijze naar voren te brengen. 4. Aan degene die van de overtreding een rapport heeft opgemaakt, wordt geen mandaat verleend tot het opleggen van de boete.</p> <p><b>Artikel 11.19</b> 1. De boete wordt opgelegd bij beschikking. De beschikking vermeldt in ieder geval de overtreding, het overtreden voorschrift en het bedrag van de boete. 2. De boete wordt vermeerderd met de wettelijke rente, te rekenen twaalf weken vanaf de</p>

	<p>dag waarop de boetebeschikking is bekendgemaakt.</p> <p>3. De boete en de rente zijn verschuldigd met ingang van de dag na die waarop de beschikking onherroepelijk is geworden.</p> <p>4. De boete en de rente worden betaald binnen zes weken nadat zij verschuldigd zijn geworden.</p> <p>5. Indien niet is betaald binnen de in het vierde lid genoemde termijn, wordt degene die de boete is verschuldigd schriftelijk bevolen binnen twee weken alsnog het bedrag van de boete, de rente en de kosten van de aanmaning, te betalen.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Afdwingen naleving regels + uitvoering maatregelen.
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Beoordeling + eventuele oplegging bestuurlijke boete.

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<p><b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b></p> <p>ja/nee, en voorts</p>	LVNL is een bestuurlijke boete opgelegd.
<p><b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b></p>	De overtreding betrof het niet naleven van 3 regels voor het baan- en luchtruimgebruik door LVNL. De overtreding had betrekking op overlast, ervan uitgaande dat er een directe relatie bestaat tussen overlast en het niet naleven van regels.
<p><b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b></p>	In geringe mate meer overlast.
<p><b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b></p>	n.v.t.

<b>ERVARINGEN</b>	
<p><b>Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp</b></p>	Invloed nihil; meer invloed vanuit het handhavingsoverleg. Besluit tot opleggen bestuurlijke boete is voor LVNL reden geweest om bezwaar en beroep tegen het besluit aan te tekenen.
<p><b>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het</b></p>	Overtredingen regels sterk afhankelijk van individuele beslissingen verkeersleiders. Scherpe normpercentages voor de nacht leiden al snel tot overtredingen, terwijl de andere regels (m.n. die voor de dag) goed worden nageleefd. Daarom

---

<b>onderwerp</b>	corrigerende werking bestuurlijke boete en effect op terugdringing overlast beperkt.
------------------	--

<b>VERBETEROORSTELLEN</b>	
<b>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ervaringen of tekortkomingen</b>	Geen.
<b>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</b>	



## Deel B: LUCHTHAVENVERKEERBESLUIT

beleids-instrument	onderwerp
2.1 3.1.1 3.1.2 3.1.3	Gebruiksvoorschrift luchtverkeerwegen incl. nachtnaderingen Gebruiksvoorschrift vlieghoogtes
3.1.4	Beschikbaarheid banenstelsel en beperkingen
3.1.5	Gebruiksvoorschrift banenstelsel onderscheiden naar dag/nacht
3.2.1 3.2.2	Geurbeperkende maatregelen • tijdens taxiën één motorIngeschakeld • APU uitgeschakeld indien vervangende stroomvoorziening beschikbaar is
4.1.1 4.1.2	Totaal risicogewicht (9,724 ton) en vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van het risicogewicht
4.2.1 4.2.2 4.2.3	Totaal Volume Geluid (63,46 Lden en 54,44 Lnight) Geluidsbelasting in handhavingspunten (Lden en Lnight) en vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van de geluidbelasting
4.3.1 4.3.2	Geïndexeerde emissies van luchtverontreinigende stoffen CO, Nox, VOS, SO2 en PM10 (in gram/ton vliegtuiggewicht en vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van de uitstoot
5.1 5.2	Overgangsbepaling LVB





BELEIDSINSTRUMENT	Gebruiksvoorschrift luchtverkeerwegen incl. nachtnaderingen														
ARTIKEL	LVB 2.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3														
<p><b>Tekst van het artikel</b></p>	<p><b>Artikel 2.1</b> De luchtverkeerwegen zijn de in bijlage 1 bij dit besluit als zodanig afgebakende delen van het luchtruim.</p> <p><b>Artikel 3.1.1</b> 1 Bij het vertrek van een straalvliegtuig van de luchthaven draagt de gezagvoerder er zorg voor dat het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen die voor het desbetreffende tijdvak, voor een vertrek van de desbetreffende baan, zijn aangewezen in bijlage 1 bij dit besluit. 2 Bij het vertrek van een straalvliegtuig van de luchthaven en na het verlaten van de Schiphol TMA draagt de gezagvoerder er zorg voor dat de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven vliegniveau 60. 3 Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing bij het vertrek van een straalvliegtuig van de luchthaven met als bestemming de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam. 4 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid op grond van de gegeven luchtverkeersleiding.</p> <p><b>Artikel 3.1.2</b> 1 Bij de nadering van een straalvliegtuig van de luchthaven draagt de gezagvoerder er zorg voor dat het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen voor zover voor het desbetreffende tijdvak, voor een nadering van de desbetreffende baan luchtverkeerwegen zijn aangewezen in bijlage 1 bij dit besluit. 2 Het eerste lid is niet van toepassing bij de nadering van de luchthaven van een straalvliegtuig dat afkomstig is van de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam. 3 Bij de nadering van een straalvliegtuig van de luchthaven buiten de in het eerste lid bedoelde gevallen, draagt de gezagvoerder er zorg voor dat de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven de in de navolgende tabel beschreven waarden.</p> <table border="1" data-bbox="504 1227 1394 1449"> <thead> <tr> <th colspan="3">Minimum vlieghoogten</th> </tr> <tr> <th>Positie</th> <th>Periode</th> <th>Vlieghoogte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tot grens Schiphol TMA</td> <td>Gehele etmaal</td> <td>Vliegniveau 70</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Van grens Schiphol TMA tot eindnadering</td> <td>Van 6 tot 23 uur</td> <td>2000 voet</td> </tr> <tr> <td>Van 23 tot 6 uur</td> <td>3000 voet</td> </tr> </tbody> </table> <p>4 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste en derde lid op grond van de gegeven luchtverkeersleiding. 5 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid voor zover de technische voorzieningen van het vliegtuig onvoldoende zijn om aan dat lid gevolg te geven.</p> <p><b>Artikel 3.1.3</b> 1 De LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat het straalvliegtuig blijft binnen een luchtverkeerweg dan wel op of boven een hoogte als bedoeld in de artikelen 3.1.1 en 3.1.2. 2 De LVNL kan indien dit naar haar oordeel noodzakelijk is in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer, luchtverkeersleiding geven die leidt tot afwijking van het eerste lid. 3 De LVNL draagt er zorg voor dat het aantal afwijkingen als bedoeld in het tweede lid in een gebruiksjaar beneden de in de navolgende tabel vermelde percentages blijft. Het aantal afwijkingen wordt bepaald als percentage van het aantal vliegtuigbewegingen in het gebruiksjaar dat valt binnen de desbetreffende regel van de tabel.</p>	Minimum vlieghoogten			Positie	Periode	Vlieghoogte	Tot grens Schiphol TMA	Gehele etmaal	Vliegniveau 70	Van grens Schiphol TMA tot eindnadering	Van 6 tot 23 uur	2000 voet	Van 23 tot 6 uur	3000 voet
Minimum vlieghoogten															
Positie	Periode	Vlieghoogte													
Tot grens Schiphol TMA	Gehele etmaal	Vliegniveau 70													
Van grens Schiphol TMA tot eindnadering	Van 6 tot 23 uur	2000 voet													
	Van 23 tot 6 uur	3000 voet													

Afwijkingen		Afwijkingen in het horizontale of het verticale vlak	Vertrekkend of naderend verkeer	Positie	Periode	Percentage
Horizontaal	Vertrek	Vlieghoogte 0 tot 3000 voet		Van 6 tot 23 uur	3,00 %	
		Vlieghoogte 0 tot vliegniveau 90		Van 23 tot 6 uur	0,05 %	
	Nadering		Van 23 tot 6 uur	0,05 %		
Verticaal	Vertrek	Van grens Schiphol CTR tot grens Schiphol TMA		Gehele etmaal	0,05 %	
		Vanaf grens Schiphol TMA		Gehele etmaal	10,00 %	
	Nadering	Tot grens Schiphol TMA		Van 6 tot 23 uur	5,00 %	
		Van grens Schiphol TMA tot eindnadering		Van 23 tot 6 uur	0,05 %	

<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Voorkomen van vermijdbare hinder.
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Controle naleving regels gezagvoerders/luchtvaartmaatschappijen en LVNL Beoordeling eindresultaat + eventueel bestuursrechtelijke acties. Bespreking van interpretatieverschillen via handhavingsoverleg LVNL-IVW.

EFFECTIVITEIT	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  ja/nee, en voorts	De regels worden over het algemeen goed nageleefd.  Voor gezagvoerders/luchtmaatschappijen bedraagt het percentage afwijkingen in de nacht < 1% van het totale aantal vliegtuigbewegingen in de nacht. Voor de meeste van deze afwijkingen bleek na onderzoek een geldige reden (m.n. weer). Het percentage echte 'foutvliegers' in de nacht bedraagt ongeveer 0,05%.  Voor LVNL geldt dat 1 regel voor routegebruik in 2003 en 2004 overtreden is. Het betrof hier echter een overschrijding van een normpercentage voor de nacht van 0,05%.
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	Voorzover binnen de luchtverkeerwegen gevlogen wordt, worden woongebieden zoveel mogelijk vermeden en is de geluidoverlast geminimaliseerd. LVNL heeft echter overdag de mogelijkheid om om reden van doelmatigheid relatief veel vliegtuigen van de route te halen. Onder 3000 ft is dat tot maximaal 3% van het totaal aantal starts toegestaan. Boven 3000 ft mag LVNL overdag om reden van doelmatigheid in principe alle startende vliegtuigen van de route afhaken. Gevolg hiervan is dat regelmatig op relatief lage hoogte op initiatief van LVNL over woongebieden gevlogen wordt, wat geluidoverlast en klachten oplevert.  Een externe factor die een negatieve invloed heeft op het aantal route-afwijkingen (onder 3000 ft) is de parallel starten problematiek bij Polderbaan en Zwanenburgbaan.
<b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren</b>	Nihil. De routes zijn in nauw overleg met LVNL opgesteld, waarbij ervoor is gezorgd dat het verkeer de komende jaren veilig en doelmatig (dus met zo min

<b>2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b>	mogelijke vertragingen) kan worden afgehandeld.
<b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b>	<p>Naar mate het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt zal het aantal (gelegitimeerde) afwijkingen door LVNL om reden van veiligheid en doelmatigheid toenemen en tot meer geluidoverlast leiden.</p> <p>Een risico voor de sector is dat naarmate het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt, de regels beperkend kunnen zijn waardoor de milieucapaciteit onder druk komt te staan.</p>

## ERVARINGEN

<b>Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp</b>	Goed, maar door de grote mate van vrijheid van LVNL merkt de burger daar weinig van.
<b>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp</b>	Het beleidsinstrument wekt de suggestie dat LVNL flinke beperkingen is opgelegd. De realiteit is dat LVNL relatief veel milieuruimte heeft waarbinnen het verkeer ongestoord kan worden afgehandeld.

## VERBETEROORSTELLEN

<b>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen</b>	<p>Voor de korte termijn (2008):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het 3% normpercentage voor afwijkingen overdag van toepassing laten zijn op vlieghoogtes tot 6000 ft.</li> <li>• Een toepassing van de 3% norm per baan/route i.p.v. voor alle banen/routes gezamenlijk.</li> <li>• Aandachtspunt: relatie routes LVB versus SID's AIP.</li> </ul> <p>Zie verder Bijlage 5 (IVW/DL-signaalrapportage van 10 november 2003).</p> <p>Voor de langere termijn (2012?): Meer verkeer op de routes en geen aanvullende instructies LVNL door een verhoging van de capaciteit van de routes d.m.v. technologische vernieuwingen.</p>
<b>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</b>	



BELEIDSINSTRUMENT	Gebruiksvoorschrift vlieghoogtes														
ARTIKEL	LVB 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3														
<p><b>Tekst van het artikel</b></p>	<p><b>Artikel 3.1.1</b>  1 Bij het vertrek van een straalvliegtuig van de luchthaven draagt de gezagvoerder er zorg voor dat het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen die voor het desbetreffende tijdvak, voor een vertrek van de desbetreffende baan, zijn aangewezen in bijlage 1 bij dit besluit.  2 Bij het vertrek van een straalvliegtuig van de luchthaven en na het verlaten van de Schiphol TMA draagt de gezagvoerder er zorg voor dat de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven vliegniveau 60.  3 Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing bij het vertrek van een straalvliegtuig van de luchthaven met als bestemming de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam.  4 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid op grond van de gegeven luchtverkeersleiding.</p> <p><b>Artikel 3.1.2</b>  1 Bij de nadering van een straalvliegtuig van de luchthaven draagt de gezagvoerder er zorg voor dat het vliegtuig blijft binnen één van de luchtverkeerwegen voor zover voor het desbetreffende tijdvak, voor een nadering van de desbetreffende baan luchtverkeerwegen zijn aangewezen in bijlage 1 bij dit besluit.  2 Het eerste lid is niet van toepassing bij de nadering van de luchthaven van een straalvliegtuig dat afkomstig is van de luchthaven Lelystad, Valkenburg of Rotterdam.  3 Bij de nadering van een straalvliegtuig van de luchthaven buiten de in het eerste lid bedoelde gevallen, draagt de gezagvoerder er zorg voor dat de vlieghoogte van het vliegtuig blijft op of boven de in de navolgende tabel beschreven waarden.</p> <table border="1" data-bbox="501 1111 1394 1335"> <thead> <tr> <th colspan="3">Minimum vlieghoogten</th> </tr> <tr> <th>Positie</th> <th>Periode</th> <th>Vlieghoogte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tot grens Schiphol TMA</td> <td>Gehele etmaal</td> <td>Vliegniveau 70</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Van grens Schiphol TMA tot eindnadering</td> <td>Van 6 tot 23 uur</td> <td>2000 voet</td> </tr> <tr> <td>Van 23 tot 6 uur</td> <td>3000 voet</td> </tr> </tbody> </table> <p>4 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste en derde lid op grond van de gegeven luchtverkeersleiding.  5 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid voor zover de technische voorzieningen van het vliegtuig onvoldoende zijn om aan dat lid gevolg te geven.</p> <p><b>Artikel 3.1.3</b>  1 De LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat het straalvliegtuig blijft binnen een luchtverkeerweg dan wel op of boven een hoogte als bedoeld in de artikelen 3.1.1 en 3.1.2.  2 De LVNL kan indien dit naar haar oordeel noodzakelijk is in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer, luchtverkeersleiding geven die leidt tot afwijking van het eerste lid.  3 De LVNL draagt er zorg voor dat het aantal afwijkingen als bedoeld in het tweede lid in een gebruiksjaar beneden de in de navolgende tabel vermelde percentages blijft. Het aantal afwijkingen wordt bepaald als percentage van het aantal vliegtuigbewegingen in het gebruiksjaar dat valt binnen de desbetreffende regel van de tabel.</p>	Minimum vlieghoogten			Positie	Periode	Vlieghoogte	Tot grens Schiphol TMA	Gehele etmaal	Vliegniveau 70	Van grens Schiphol TMA tot eindnadering	Van 6 tot 23 uur	2000 voet	Van 23 tot 6 uur	3000 voet
Minimum vlieghoogten															
Positie	Periode	Vlieghoogte													
Tot grens Schiphol TMA	Gehele etmaal	Vliegniveau 70													
Van grens Schiphol TMA tot eindnadering	Van 6 tot 23 uur	2000 voet													
	Van 23 tot 6 uur	3000 voet													

		Afwijkingen				
		Afwijkingen in het horizontale of het verticale vlak	Vertrekkend of naderend verkeer	Positie	Periode	Percentage
		Horizontaal	Vertrek	Vlieghoogte 0 tot 3000 voet	Van 6 tot 23 uur	3,00 %
				Vlieghoogte 0 tot vliegniveau 90	Van 23 tot 6 uur	0,05 %
			Nadering	Van 23 tot 6 uur	0,05 %	
		Verticaal	Vertrek	Van grens Schiphol CTR tot grens Schiphol TMA	Gehele etmaal	0,05 %
				Vanaf grens Schiphol TMA	Gehele etmaal	10,00 %
			Nadering	Tot grens Schiphol TMA	Van 6 tot 23 uur	5,00 %
	Van 23 tot 6 uur			0,05 %		
		Van grens Schiphol TMA tot eindnadering	Van 6 tot 23 uur	15,00 %		
			Van 23 tot 6 uur	0,05 %		

<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Voorkomen van vermijdbare hinder.
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Controle naleving regels gezagvoerders/luchtvaartmaatschappijen en LVNL Beoordeling eindresultaat + eventueel bestuursrechtelijke acties. Bespreking van interpretatieverschillen via handhavingsoverleg LVNL-IVW.

EFFECTIVITEIT	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  ja/nee, en voorts	De regels worden over het algemeen goed nageleefd.  Voor LVNL geldt dat 1 regel voor het luchtruimgebruik in 2003 en 2004 overtreden is. Het betrof hier echter een overschrijding van een normpercentage voor nacht van 0,05%.
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	Voorzover boven de minimale vlieghoogte gevlogen wordt, wordt de geluidsoverlast geminimaliseerd. LVNL heeft echter overdag de mogelijkheid om om reden van doelmatigheid relatief veel vliegtuigen onder de minimale vlieghoogte te laten vliegen (zie de normpercentages van 5, 10 en 15). Gevolg hiervan is dat regelmatig op relatief lage hoogte op initiatief van LVNL over woongebieden gevlogen wordt, wat geluidsoverlast en klachten oplevert.
<b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b>	Nihil. De minimale vlieghoogtes zijn in nauw overleg met LVNL opgesteld, waarbij ervoor is gezorgd dat het verkeer de komende jaren veilig en doelmatig (dus met zo min mogelijke vertragingen) kan worden afgehandeld.

**Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?**

Naar mate het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt zal het aantal (gelegitimeerde) afwijkingen door LVNL om reden van veiligheid en doelmatigheid toenemen en tot meer geluidoverlast leiden.

Een risico voor de sector is dat naarmate het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt, de regels beperkend kunnen zijn waardoor de milieucapaciteit onder druk komt te staan.

## ERVARINGEN

**Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp**

Goed, maar door de grote mate van vrijheid van LVNL merkt de burger daar weinig van.

**Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp**

Het beleidsinstrument wekt de suggestie dat LVNL flinke beperkingen is opgelegd. De realiteit is dat LVNL relatief veel milieuruimte heeft waarbinnen het verkeer ongestoord kan worden afgehandeld.

## VERBETEROORSTELLEN

**Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen**

Voor de korte termijn (2008):  
De normpercentages voor afwijkingen overdag naar beneden bij stellen (blijken nu veel te ruim te zijn).

Voor de langere termijn (2012?):  
Meer verkeer boven de minimale vlieghoogtes en geen aanvullende instructies LVNL door een verhoging van de capaciteit van het luchtruim d.m.v. technologische vernieuwingen.

**Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB**





<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Beschikbaarheid banenstelsel en beperkingen</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>LVB 3.1.4</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<b>Artikel 3.1.4</b> De exploitant van de luchthaven draagt zorg voor de beschikbaarstelling van het in het luchthavenindelingbesluit beschreven banenstelsel voor luchthavenluchtverkeer. De exploitant kan de beschikbaarstelling beperken indien dit noodzakelijk is voor het uitvoeren van werkzaamheden aan of in verband met het banenstelsel.
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Maximale gebruiksmogelijkheden luchtvaartterrein.
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Controles op afwijkende baanbeschikbaarheid ten behoeve van analyse in geval van afwijkingen regels voor baan- en luchtruimgebruik.

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  ja/nee, en voorts	Er is sprake geweest van beperkingen van het banenstelsel ten gevolge van werkzaamheden, maar dusdanig dat maximaal gebruik kon worden gemaakt van de meest milieuvriendelijke banen (hoofdbanen).
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	Er is sprake geweest van gereguleerde overlast (dwz. niet te voorkomen, maar wel te reguleren en te voorspellen; aankondiging meestal vooraf via communicatie sector).
<b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zonder toepassing van het beleidsinstrument?</b>	Verschil nihil. De geluidsnormen en de relatie met de omgeving die via de communicatie van de sector extra aandacht heeft gekregen vormen een voldoende incentive om de overlast te beperken.
<b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b>	n.v.t.

<b>ERVARINGEN</b>	
<b>Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp</b>	Weinig toegevoegde waarde.

---

<b>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp</b>	Geen.
--	-------

### **VERBETERVORSTELLEN**

<b>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen</b>	Het artikel kan eventueel in het kader van een vermindering van de regelgeving en administratieve lasten worden geschrapt.
<b>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</b>	

<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Gebruiksvoorschrift banenstelsel onderscheiden naar dag/nacht</b>																																			
<b>ARTIKEL</b>	<b>LVB 3.1.5</b>																																			
<b>Tekst van het artikel</b>	<p><b>Artikel 3.1.5</b></p> <p>1 De gezagvoerder draagt er zorg voor dat het vliegtuig gebruik maakt van het banenstelsel met inachtneming van het vierde tot en met zesde lid.</p> <p>2 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid op grond van de gegeven luchtverkeersleiding.</p> <p>3 De LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat het vliegtuig gebruik maakt van het banenstelsel met inachtneming van het vierde tot en met zesde lid.</p> <p>4. Het gebruik van het banenstelsel is gebonden aan de beperkingen die zijn beschreven in de navolgende tabel.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Beperkingen banenstelsel</th> </tr> <tr> <th>Baan</th> <th>Starts</th> <th>Landingen</th> <th>Verboden in periode</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Baan 18R/36L (Polderbaan)</td> <td>Baan 18R</td> <td>Baan 36L</td> <td>Gehele etmaal</td> </tr> <tr> <td>Baan 18C/36C (Zwanenburgbaan)</td> <td>Baan 36C</td> <td>Baan 18C</td> <td>Van 23:00 tot 6:00 uur</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Baan 18L/36R (Aalsmeerbaan)</td> <td>Baan 36R</td> <td>Baan 18L</td> <td>Gehele etmaal</td> </tr> <tr> <td>Baan 18L</td> <td>Baan 36R</td> <td>Van 23:00 tot 6:00 uur</td> </tr> <tr> <td>Baan 09/27 (Buitenveldertbaan)</td> <td>Alle</td> <td>Alle</td> <td>Van 23:00 tot 6:00 uur</td> </tr> <tr> <td>Baan 06/24 (Kaagbaan)</td> <td></td> <td>Baan 24</td> <td>Van 23:00 tot 6:00 uur</td> </tr> <tr> <td>Baan 04/22 (Schiphol-Oostbaan)</td> <td>Alle</td> <td>Alle</td> <td>Van 23:00 tot 6:00 uur</td> </tr> </tbody> </table> <p>5 Van de beperkingen kan afgeweken worden bij landingen op de Zwanenburgbaan, de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan of de Kaagbaan, voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is.</p> <p>6 Van de beperkingen kan afgeweken worden voor zover dit noodzakelijk is in verband met reddingsacties of hulpverlening.</p>	Beperkingen banenstelsel				Baan	Starts	Landingen	Verboden in periode	Baan 18R/36L (Polderbaan)	Baan 18R	Baan 36L	Gehele etmaal	Baan 18C/36C (Zwanenburgbaan)	Baan 36C	Baan 18C	Van 23:00 tot 6:00 uur	Baan 18L/36R (Aalsmeerbaan)	Baan 36R	Baan 18L	Gehele etmaal	Baan 18L	Baan 36R	Van 23:00 tot 6:00 uur	Baan 09/27 (Buitenveldertbaan)	Alle	Alle	Van 23:00 tot 6:00 uur	Baan 06/24 (Kaagbaan)		Baan 24	Van 23:00 tot 6:00 uur	Baan 04/22 (Schiphol-Oostbaan)	Alle	Alle	Van 23:00 tot 6:00 uur
Beperkingen banenstelsel																																				
Baan	Starts	Landingen	Verboden in periode																																	
Baan 18R/36L (Polderbaan)	Baan 18R	Baan 36L	Gehele etmaal																																	
Baan 18C/36C (Zwanenburgbaan)	Baan 36C	Baan 18C	Van 23:00 tot 6:00 uur																																	
Baan 18L/36R (Aalsmeerbaan)	Baan 36R	Baan 18L	Gehele etmaal																																	
	Baan 18L	Baan 36R	Van 23:00 tot 6:00 uur																																	
Baan 09/27 (Buitenveldertbaan)	Alle	Alle	Van 23:00 tot 6:00 uur																																	
Baan 06/24 (Kaagbaan)		Baan 24	Van 23:00 tot 6:00 uur																																	
Baan 04/22 (Schiphol-Oostbaan)	Alle	Alle	Van 23:00 tot 6:00 uur																																	
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Maximaal gebruik banen die de minste geluidoverlast geven.																																			
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Controles op afwijkend baangebruik (m.n. LVNL gerelateerd).																																			

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>	In principe wel; incidenteel foute baantoewijzing door LVNL.
<b>ja/nee, en voorts</b>	

<p><b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b></p>	<p>Er is sprake geweest van gereguleerde overlast.</p>
<p><b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zonder toepassing van het beleidsinstrument?</b></p>	<p>De invloed van de baangebruiksregels op de overlast is beperkt omdat de geluidsnormen meer bepalend zijn en de wind (qua richting en intensiteit) sterk bepalend is voor de baankeuze.</p>
<p><b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b></p>	<p>Beperkte positieve invloed op de overlast.</p> <p>Voor de sector bestaan er alleen risico's in relatie tot de geluidsnormen bij een verdere groei van het verkeer.</p>

## ERVARINGEN

**Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp**

Goed.

**Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp**

Geen.

## VERBETERVORSTELLEN

**Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen**

Geen.

**Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB**

<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>LVB 3.2.1 en 3.2.2</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<p><b>Artikel 3.2.1</b>  1 Na de landing van een driemotorig of een viermotorig straalvliegtuig op de luchthaven draagt de gezagvoerder er zorg voor dat het vliegtuig met één uitgeschakelde motor van de landingsbaan naar de afhandelingsplaats taxiëert.  2 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid indien naleving van dat lid naar het oordeel van de gezagvoerder onveilig is of aan de normale operatie van het vliegtuig in de weg staat.</p> <p><b>Artikel 3.2.2</b>  1 Bij de afhandeling van een vliegtuig aan de afhandelingsplaats draagt de gezagvoerder er zorg voor dat de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit niet gebruikt wordt voor de stroomvoorziening voor zover een vervangende stroomvoorziening beschikbaar is.  2 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid indien naleving van dat lid naar het oordeel van de gezagvoerder onveilig is of aan de normale operatie van het vliegtuig in de weg staat.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Doel van beide artikelen: het verminderen van door omwonenden als gevolg van het luchthavenluchtverkeer ervaren geurhinder.
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Toezien op naleving van de regels in die artikelen.

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  <b>ja/nee, en voorts</b>	<p>Wordt voldaan aan de voorschriften in het artikel?</p> <p><b>Artikel 3.2.1</b>  De regel is in praktische zin niet handhaafbaar en wordt daarom ook niet gehandhaafd. Voor zover na te gaan wordt de regel vooral door de grotere maatschappijen wel toegepast, al is de mate waarin onduidelijk.</p> <p><b>Artikel 3.2.2</b>  In letterlijke zin wordt de regel conform de artikeltekst goed nageleefd. De regel spreekt van het gebruik maken van een 'vervangende stroomvoorziening', en vrijwel alle maatschappijen doen dat, of hebben een goede reden om dat niet te doen.</p> <p>Uit de Nota van Toelichting blijkt dat – waar beschikbaar – met een 'vervangende stroomvoorziening' de 'walstroomvoorziening' (FGP, Fixed Ground Power) is bedoeld. Dit ter onderscheid van een mobiele stroomvoorziening (GPU, Ground Power Unit). In de praktijk wordt van FGP echter zeer weinig gebruik gemaakt, ten gunste van GPU's. In die zin wordt de regel dus slecht nageleefd.</p>
<b>Wat waren de overlast en</b>	De door omwonenden ervaren geurhinder is door de IVW niet te beoordelen.

<p><b>de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b></p>	<p>Een mogelijk risico van de toepassing (cf. NvT) is het optreden van technische problemen voor het toestel, indien de FGP tijdens gebruik defect raakt. Hoewel dit natuurlijk ook geldt voor een APU en een GPU, leidt de door gezagvoerders ervaren betrouwbaarheid van de FGP in de praktijk nogal eens tot een voorkeur voor een GPU.</p> <p>Zover is na te gaan was er geen sprake van externe factoren die de door omwonenden ervaren geurhinder mogelijkterwijs hebben beïnvloed.</p>
<p><b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b></p>	<p>Zie ook vorige punt, maar vermoedelijk is de invloed van het instrument op de door omwonenden ervaren geurhinder nihil. Dit betreft zeker regel 3.2.2 (APU), maar waarschijnlijk is ook het effect van regel 3.2.1 (taxiën met één uitgeschakelde motor) beperkt.</p> <p>Toelichting:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• APU's zijn kleine straalmotoren, hebben geen duidelijk ander 'geurbeeld' dan normale straalmotoren, maar hebben wel een veel kleiner vermogen. In relatieve en absolute zin is hun bijdrage in de totale emissies van straalmotoren op de luchthaven zeer gering. De verbetering die bereikt wordt vanwege de huidige regel (3.2.2.) is nog geringer, omdat die alleen ziet op de belasting van de APU vanwege de stroomlevering, wat op zichzelf weer een klein deel vormt van het totale APU-gebruik. Kortom: de maatregel werkt weliswaar naar de goede kant van de nullijn, maar de vraag is of dit significant is.</li> <li>• Taxiën met één uitgeschakelde motor: voor zover het vermogen niet nodig is voor het taxiën bespaart afschakelen van één motor de emissie van een stationair draaiende motor. Voor zover het vermogen wèl nodig is zal dit door de overige motoren moeten worden geleverd, waardoor de emissiebesparing kleiner is.</li> </ul>
<p><b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b></p>	<p>Ook na 2010 zal de feitelijke problematiek met het toegepaste beleidsinstrument (beide regels) vermoedelijk niet in meetbare/significante mate worden geadresseerd – zie vorige punt.</p>

<b>ERVARINGEN</b>	
<p><b>Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp</b></p>	<p><b>Artikel 3.2.1</b></p> <p>Geen – de regel wordt door de IVW niet gehandhaafd.</p> <p><b>Artikel 3.2.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zoals onder 'Effectiviteit' is beschreven wordt van FGP relatief weinig gebruik gemaakt, ten gunste van GPU's. Het artikel biedt daar ook de ruimte voor, de NvT bij dat artikel niet (of eigenlijk: de NvT noemt alleen FGP als alternatief voor de APU; het bestaan van GPU's wordt geheel niet genoemd). Er van uitgaande dat de NvT de werkelijke bedoeling van de regel weergeeft, maakt het verschil tussen artikeltekst en toelichting de regel in praktische zin niet, of althans slecht, handhaafbaar. Het tweede</li> </ul>

	<p>lid van dit artikel ondermijnt in geval van twijfel de handhaafbaarheid nog verder.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De stellige indruk bestaat dat maatschappijen het gebruik van een APU in algemene zin uit eigener beweging reeds zoveel mogelijk willen beperken (vanuit kostenoverwegingen). Dit geeft, in combinatie met het vorige punt, de handhaving iets overbodigs.</li> <li>• Het gegeven dat maatschappijen relatief vaak GPU's inzetten terwijl FGP aanwezig is, lijkt vooral te maken te hebben met de slechte operationele beschikbaarheid en/of betrouwbaarheid van de FGP en minder met onwil bij de maatschappijen.</li> </ul>
<p><b>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp</b></p>	<p>Zie de eerste twee punten in het vorige blok – het derde punt is niet direct een tekortkoming van het instrument zelf, maar kan gezien de situatie in de praktijk wellicht toch wel als tekortkoming worden beschouwd (want: dit ondermijnt de effectiviteit/naleving).</p>

<b>VERBETEROORSTELLEN</b>	
<p><b>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ervaringen of tekortkomingen</b></p>	<p><b>Specifiek</b> Zie volgende blok.</p> <p><b>Algemeen</b> Wellicht moet het handhaven van geurmaatregelen in de regelgeving heroverwogen worden. Voor zover zij nuttig effect hebben lijkt de motivatie voor toepassing bij maatschappijen vanuit kostenoverwegingen reeds aanwezig. Dit geeft de handhaving iets overbodigs en de kosteneffectiviteit van de handhaving (vermeden geurhinder t.o. gepleegde inspanning Inspectie) lijkt dan ook verre van optimaal.</p> <p>Als de geurmaatregelen in de regelgeving blijven staan en het wenselijk is de werkelijke geurhinder te verminderen, dan zijn er wellicht de volgende aandachtspunten (zie ook 'Ervaringen').</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er moet goed onderzocht worden waaruit de door omwonenden ervaren geurhinder feitelijk bestaat, en wat de feitelijke bijdrage van taxiën en het gebruik van APU's daarin is. Het valt te betwijfelen dat de regels in hun huidige vorm het beoogde doel dienen.</li> <li>• APU's zijn kleine straalmotoren, hebben geen duidelijk ander 'geurbeeld' dan normale straalmotoren, maar hebben wel een zeer veel kleiner vermogen. In relatieve en absolute zin is hun bijdrage in de luchthavenemissies gering. De verbetering die bereikt wordt vanwege de huidige regel (3.2.2.) is des te geringer, omdat die alleen ziet op de belasting van de APU vanwege de stroomlevering – een klein deel van het APU-gebruik als geheel. Kortom: de huidige regel zal weliswaar naar de goede kant van de nullijn werken, maar waarschijnlijk niet in significante zin.</li> <li>• Wellicht mogelijkheid onderzoeken om de beschikbaarheid van walstroom aan AAS op te leggen. Op diverse buitenlandse luchthavens lijken dergelijke verplichtingen te bestaan.</li> <li>• Op diverse buitenlandse luchthavens is naast een walstroomvoorziening een vergelijkbare aansluiting voor geconditioneerde lucht beschikbaar (PCA, PreConditioned Air), terwijl gebruik van beide zaken ook verplicht</li> </ul>

	<p>gesteld is. Gevolg is dat de APU's geheel kunnen worden afgeschakeld, wat vooral een grote verbetering m.b.t. emissies en geluid op de werkplek (ARBO) betekent, maar ook een wat meer significante bijdrage levert aan emissiebeperking. Een algemeen streven naar een dergelijk systeem/dergelijke regelgeving lijkt uit milieu/ARBO-overwegingen zinvol.</p>
<p><b>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</b></p>	<p><b>Als er voor gekozen wordt de huidige maatregelen in het LVB te laten staan, dan geldt het volgende voorstel:</b></p> <p><b>Artikel 3.2.1</b>          Bezien vanuit de handhaving: schrappen.</p> <p><b>Artikel 3.2.2</b>          Er zijn in beginsel twee mogelijkheden: ofwel het artikel aanpassen in de zin dat FGP's worden aangewezen als vervangende stroomvoorziening, ofwel de NvT aanpassen in de zin dat de aanwijzing van FGP als vervangende stroomvoorziening daarin wordt geschrapt. In het tweede geval moet echter goed worden bedacht dat er vanuit de regelgeving dan geen prikkel meer is de FGP te gebruiken en/of operationeel te houden. Mogelijk gevolg is dat alleen de GPU als alternatief overblijft. De emissies van de APU worden dan vervangen door die van de GPU, wat in de zin van geurhinder/emissiebeperking averechts kan uitpakken. Of dat inderdaad averechts uitpakt moet nader worden onderzocht.</p> <p>Tekstvoorstel voor het aanpassen van de artikeltekst:</p> <p>1 Bij de afhandeling van een vliegtuig aan de afhandelingsplaats draagt de gezagvoerder er zorg voor dat de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit niet gebruikt wordt voor de stroomvoorziening voor zover een <del>vervangende</del> <b>vaste walstroomvoorziening (Fixed Ground Power)</b> beschikbaar is.</p> <p>2 De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid indien naleving van dat lid naar het oordeel van de gezagvoerder onveilig is of aan de normale operatie van het vliegtuig in de weg staat.</p> <p><b>Algemeen voorstel m.b.t. NvT:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Als de NvT als alternatief voor de stroomvoorziening door de APU de FGP aanwijst, dan moet de NvT óók helderheid geven over hoe, in het licht van de artikeltekst, om te gaan met het in de praktijk veelvuldige gebruik van de GPU's. In de huidige NvT is dit een belangrijke ommissie.</li> <li>• De NvT moet in alle delen éénduidig en consequent gemaakt worden. In de huidige teksten bestaat hier en daar de suggestie van 'op twee gedachten hinken': 'verplicht afschakelen van de APU' en 'verplicht afschakelen van de stroomvoorziening door de APU' worden niet consequent onderscheiden.</li> <li>• In de toelichting moet duidelijkheid verschaft worden wat al dan niet onder 'de normale operatie van het vliegtuig' verstaan wordt. In ieder geval is afwijking van lid 1 toegestaan bij:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ het niet (goed) functioneren van de FGP;</li> <li>○ het instellen van de boordsystemen bij naderend vertrek (vertrek binnen 20 min.);</li> <li>○ een korte omdraaitijd (kleiner dan 30 min.);</li> <li>○ het technisch verifiëren van boordsystemen;</li> <li>○ ...</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Kanttekening:</b></p>



- 
- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Hoewel de voorgestelde artikelaanpassing – i.c.m. aangepaste NvT – één onduidelijkheid wegneemt, kan het feit dat GPU's formeel niet onder het luchthavenluchtverkeer vallen nog een probleem vormen. Zij vallen onder gezag van de provincie. Er kan onduidelijkheid ontstaan over de rollen van bevoegd gezag van Rijk en provincie, waarbij de vraag is in hoeverre door de IVW handhavend kan worden opgetreden tegen het gebruik van een GPU, als FGP (operationeel) beschikbaar is.</li><li>• De voorgestelde artikelaanpassing kan vanwege de slecht lijkende operationele beschikbaarheid en/of betrouwbaarheid van de FGP een nieuw probleem in de handhaving creëren. Als een gezagvoerder de FGP-voorziening niet gebruikt met als argument dat die z.i. notoir onbetrouwbaar is, dan heeft de handhaving daar gezien het tweede lid geen antwoord op. De handhaving wordt in dat geval feitelijk onmogelijk gemaakt door het (al dan niet terechte) beeld dat maatschappijen hebben van de operationele kwaliteit van de FGP.</li></ul> |
|--|---|



<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van het risicogewicht</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>LVB 4.1.2</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	De gemiddelde ongevalskans per vliegtuigbeweging per gebruiksjaar en het maximum startgewicht per vliegtuigbeweging worden bepaald overeenkomstig het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium NLR-CR-2001-399.
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Eenduidige berekeningswijze
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Geen.

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b> ja/nee, en voorts	Ja. Vormt een bepaling voor de sector in relatie tot de RMI.
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	n.v.t.
<b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b>	n.v.t.
<b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b>	n.v.t.

<b>ERVARINGEN</b>	
<b>Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp</b>	Werkt goed.

---

<b>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp</b>	Niet bekend.
--	--------------

### **VERBETERVORSTELLEN**

<b>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen</b>	Geen.
<b>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</b>	

<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Totaal Volume Geluid (63,46 Lden en 54,44 Lnight)</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>LVB 4.2.1, 4.2.2</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<p><b>Artikel 4.2.1</b>  1 De Lden wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer. De geluidbelasting wordt berekend over een gebruiksjaar.  2 Het totale volume van de geluidbelasting bedraagt niet meer dan 63,71 dB(A).  3 De geluidbelasting in een punt dat is aangewezen in bijlage 2 bij dit besluit bedraagt niet meer dan de bij dat punt aangegeven waarde.  4 Indien in een gebruiksjaar de geluidbelasting in een punt meer bedraagt dan de in het derde lid bedoelde waarde, wordt een nieuwe waarde berekend op basis van de meteorologische omstandigheden zoals die zich in het gebruiksjaar hebben voorgedaan. In dat geval treedt voor dat gebruiksjaar voor de in het derde lid bedoelde waarde in de plaats de laagste van de volgende waarden:  a de berekende nieuwe waarde;  b de waarde die bij het punt in bijlage 2 bij dit besluit tussen haken is vermeld.</p> <p><b>Artikel 4.2.2</b>  1 De Lnight wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting gedurende de periode van 23 uur tot 7 uur ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer. De geluidbelasting wordt berekend over een gebruiksjaar.  2 Het totale volume van de geluidbelasting bedraagt niet meer dan 54,44 dB(A).  3 De geluidbelasting in een punt dat is aangewezen in bijlage 3 bij dit besluit bedraagt niet meer dan de bij dat punt aangegeven waarde.  4 Indien in een gebruiksjaar de geluidbelasting in een punt meer bedraagt dan de in het derde lid bedoelde waarde, wordt een nieuwe waarde berekend op basis van de meteorologische omstandigheden zoals die zich in het gebruiksjaar hebben voorgedaan. In dat geval treedt voor dat gebruiksjaar voor de in het derde lid bedoelde waarde in de plaats de laagste van de volgende waarden:  a de berekende nieuwe waarde;  b de waarde die bij het punt in bijlage 3 bij dit besluit tussen haken is vermeld.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Bovengrens aan totale geluidbelasting.
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Controle op grenswaarde-overschrijding.

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  ja/nee, en voorts	Ja.
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument?</b> <i>In hoeverre zijn externe</i>	De grenswaarde is nog niet beperkend geweest. Dit betekent dat de meteotoeslag nog in alle handhavingpunten volledig kon worden gebruikt.

factoren van invloed geweest?	
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	N.V.T.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	Het TVG zal waarschijnlijk minder snel een beperkende factor zijn dan de grenswaarden voor luchtverontreiniging en geluid in handhavingspunten.

### ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	Goed.
Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp	Geen enkel effect. De grenswaarde levert voorlopig nog geen beperkingen op.

### VERBETEROORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	Geen.
Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	Geen.

<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Geluidsbelasting in handhavingspunten (Lden en Lnight)</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>LVB 4.2.1, 4.2.2</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<p><b>Artikel 4.2.1</b>  1 De Lden wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer. De geluidbelasting wordt berekend over een gebruiksjaar.  2 Het totale volume van de geluidbelasting bedraagt niet meer dan 63,71 dB(A).  3 De geluidbelasting in een punt dat is aangewezen in bijlage 2 bij dit besluit bedraagt niet meer dan de bij dat punt aangegeven waarde.  4 Indien in een gebruiksjaar de geluidbelasting in een punt meer bedraagt dan de in het derde lid bedoelde waarde, wordt een nieuwe waarde berekend op basis van de meteorologische omstandigheden zoals die zich in het gebruiksjaar hebben voorgedaan. In dat geval treedt voor dat gebruiksjaar voor de in het derde lid bedoelde waarde in de plaats de laagste van de volgende waarden:  a de berekende nieuwe waarde;  b de waarde die bij het punt in bijlage 2 bij dit besluit tussen haken is vermeld.</p> <p><b>Artikel 4.2.2</b>  1 De Lnight wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting gedurende de periode van 23 uur tot 7 uur ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer. De geluidbelasting wordt berekend over een gebruiksjaar.  2 Het totale volume van de geluidbelasting bedraagt niet meer dan 54,44 dB(A).  3 De geluidbelasting in een punt dat is aangewezen in bijlage 3 bij dit besluit bedraagt niet meer dan de bij dat punt aangegeven waarde.  4 Indien in een gebruiksjaar de geluidbelasting in een punt meer bedraagt dan de in het derde lid bedoelde waarde, wordt een nieuwe waarde berekend op basis van de meteorologische omstandigheden zoals die zich in het gebruiksjaar hebben voorgedaan. In dat geval treedt voor dat gebruiksjaar voor de in het derde lid bedoelde waarde in de plaats de laagste van de volgende waarden:  a de berekende nieuwe waarde;  b de waarde die bij het punt in bijlage 3 bij dit besluit tussen haken is vermeld.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Lokale beperkingen ten behoeve van optimale (ruimtelijke) verdeling geluid over omgeving Schiphol.
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Controle op overschrijding grenswaarden.

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  ja/nee, en voorts	Ja.
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe</b>	<p>Lokale beperking overlast in woongebieden. Omdat de grenswaarden niet overschreden zijn, zijn er geen woningen buiten de 58 dB(A)-contour Lden van het grenswaardenscenario die een geluidsbelasting hoger dan 58 dB(A) Lden hebben gehad.</p> <p>Externe factoren die aan het resultaat hebben bijgedragen, zijn:</p>

factoren van invloed geweest?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• minder verkeer (groei) dan oorspronkelijk geprognoseerd is;</li> <li>• gunstige weersomstandigheden (geen grote afwijkingen van het 30-jarig gemiddelde).</li> </ul>
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	Waarschijnlijk lokaal meer overlast.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	Risico's voor de sector: <ul style="list-style-type: none"> <li>• de kans op lokale grenswaarde-overschrijdingen wordt groter naarmate de groei in de luchtvaart doorzet en vlootvernieuwing bij de prognoses achter blijft</li> <li>• wellicht opzoeken grenzen dwarswindlimieten (veiligheidsprobleem).</li> </ul>

## ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	Werkt goed.
Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp	Geen.

## VERBETERVORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	Geen.
Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	Geen.



<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Vaststelling mbt het voorschrift voor de bepaling van de geluidbelasting</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>LVB 4.2.3</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<p>1 De geluidbelasting uitgedrukt in <math>L_{den}</math> of <math>L_{night}</math>, wordt bepaald overeenkomstig de definitie van deze begrippen in bijlage I van Richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (Pb L 189 van 18 juli 2002).</p> <p>2 De in de artikelen 4.2.1 en 4.2.2 bedoelde geluidbelastingen worden bepaald overeenkomstig het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium NLR-CR-2001-372.</p> <p>3 De in de artikelen 4.2.1, vierde lid, en 4.2.2, vierde lid, bedoelde nieuwe waarden worden berekend overeenkomstig het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium NLR-CR-2001-371, met dien verstande dat een herberekening plaatsvindt overeenkomstig hoofdstuk 9 van het rapport, bedoeld in het tweede lid.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Eenduidige berekeningswijze
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Geen.

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b> ja/nee, en voorts	Ja. Vormt een bepaling voor de sector in relatie tot de RMI.
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	n.v.t.
<b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b>	n.v.t.
<b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b>	n.v.t.

---

## ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	Werkt goed.
--	-------------

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp	Niet bekend.
---	--------------

## VERBETERVOORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen	Geen.
---	-------

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB	
--	--

<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Geïndexeerde emissies van luchtverontreinigende stoffen CO, NO<sub>x</sub>, VOS, SO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (in gram/ton vliegtuiggewicht)</b>																								
<b>ARTIKEL</b>	<b>LVB 4.3.1</b>																								
<b>Tekst van het artikel</b>	<p>1 De uitstoot ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer bedraagt per gecorrigeerde vliegtuigbeweging per gebruiksjaar niet meer dan de in de navolgende tabel in gram per ton vermelde waarden.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Stof</th> <th>Eerste en tweede gebruiksjaar</th> <th>Vanaf het derde tot en met het zevende gebruiksjaar</th> <th>Vanaf het achtste gebruiksjaar</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CO</td> <td>73,1</td> <td>58,1</td> <td>55,0</td> </tr> <tr> <td>NO<sub>x</sub></td> <td>74,6</td> <td>74,6</td> <td>74,6</td> </tr> <tr> <td>VOS</td> <td>15,6</td> <td>9,9</td> <td>8,4</td> </tr> <tr> <td>SO<sub>2</sub></td> <td>2,1</td> <td>2,1</td> <td>2,1</td> </tr> <tr> <td>PM<sub>10</sub></td> <td>2,5</td> <td>2,5</td> <td>2,5</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 Het aantal gecorrigeerde vliegtuigbewegingen is gelijk aan het gesommeerde maximum startgewicht van de vliegtuigbewegingen in het gebruiksjaar.  3 Indien op grond van het eerste lid voor een stof in enig gebruiksjaar een maximum voor de uitstoot als gevolg van alle vliegtuigbewegingen tezamen geldt dat lager is dan de hoeveelheid van die stof die in het voorgaande gebruiksjaar als gevolg van alle vliegtuigbewegingen tezamen mocht worden uitgestoten, treedt deze hoeveelheid in de plaats van dat maximum.</p>	Stof	Eerste en tweede gebruiksjaar	Vanaf het derde tot en met het zevende gebruiksjaar	Vanaf het achtste gebruiksjaar	CO	73,1	58,1	55,0	NO <sub>x</sub>	74,6	74,6	74,6	VOS	15,6	9,9	8,4	SO <sub>2</sub>	2,1	2,1	2,1	PM <sub>10</sub>	2,5	2,5	2,5
Stof	Eerste en tweede gebruiksjaar	Vanaf het derde tot en met het zevende gebruiksjaar	Vanaf het achtste gebruiksjaar																						
CO	73,1	58,1	55,0																						
NO <sub>x</sub>	74,6	74,6	74,6																						
VOS	15,6	9,9	8,4																						
SO <sub>2</sub>	2,1	2,1	2,1																						
PM <sub>10</sub>	2,5	2,5	2,5																						
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Beperking van de uitstoot van genoemde stoffen.																								
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	IVW is uitvoerende organisatie en neemt maatregelen bij eventuele overschrijding																								

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  ja/nee, en voorts	<p>Wordt voldaan aan de voorschriften in het artikel?  Ja en nee. Tot op heden is vanwege implementatie problemen bij AAS het artikel niet volledig ingevuld.</p>
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	<p>Hoe hebben de totale emissies door het vliegverkeer zich ontwikkeld?  Volgens planning.  Voldoet de omgeving van Schiphol aan het Nederlandse Besluit Luchtkwaliteit?  Onbekend.  Wat is de bijdrage van de luchtvaart aan de lokale luchtkwaliteit?  Onbekend.</p>

<b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b>	Wat zouden de emissies en de lokale luchtkwaliteit zijn geweest zónder deze beperking? Gelijk, de exploitant kan niet of nauwelijks op deze grenswaarden sturen. Hij is volledig afhankelijk van de vlootsamenstelling van de op Schiphol opererende maatschappijen.
<b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b>	Analoog aan het voorgaande

## ERVARINGEN

<b>Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp</b>	Sinds de invoering van het instrument is veel energie en effort gestoken in het maken van een sluitend systeem voor de registratie van de emissies.
<b>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp</b>	Met name de data base met gegevens over vliegtuigen/motoren emissies van motoren en APU is een zeer moeizaam proces. ICAO neemt niet alle motoren op haar database. De betrouwbaarheid van andere bronnen is niet gegarandeerd. Dit kan mogelijk problemen opleveren in het geval dat er maatregelen door IVW worden opgelegd.

## VERBETERVOORSTELLEN

<b>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen</b>	
<b>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</b>	

<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken</b>																								
<b>ARTIKEL</b>	<b>LVB 4.3.1 en 4.3.2</b>																								
<b>Tekst van het artikel</b>	<p><b>Artikel 4.3.1</b>  1. De uitstoot ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer bedraagt per gecorrigeerde vliegtuigbeweging per gebruiksjaar niet meer dan de in de navolgende tabel in gram per ton vermelde waarden.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #ffffcc;"> <th>Stof</th> <th>Eerste en tweede gebruiksjaar</th> <th>Vanaf het derde tot en met het zevende gebruiksjaar</th> <th>Vanaf het achtste gebruiksjaar</th> </tr> </thead> <tbody> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <td>CO</td> <td>73,1</td> <td>58,1</td> <td>55,0</td> </tr> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <td>NO<sub>x</sub></td> <td>74,6</td> <td>74,6</td> <td>74,6</td> </tr> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <td>VOS</td> <td>15,6</td> <td>9,9</td> <td>8,4</td> </tr> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <td>SO<sub>2</sub></td> <td>2,1</td> <td>2,1</td> <td>2,1</td> </tr> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <td>PM<sub>10</sub></td> <td>2,5</td> <td>2,5</td> <td>2,5</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. Het aantal gecorrigeerde vliegtuigbewegingen is gelijk aan het gesommeerde maximum startgewicht van de vliegtuigbewegingen in het gebruiksjaar.</p> <p>3. Indien op grond van het eerste lid voor een stof in enig gebruiksjaar een maximum voor de uitstoot als gevolg van alle vliegtuigbewegingen tezamen geldt dat lager is dan de hoeveelheid van die stof die in het voorgaande gebruiksjaar als gevolg van alle vliegtuigbewegingen tezamen mocht worden uitgestoten, treedt deze hoeveelheid in de plaats van dat maximum.</p> <p><b>Artikel 4.3.2</b>  De uitstoot wordt bepaald overeenkomstig de emissieberekeningsmethodiek zoals beschreven in het rapport van het TNO-MEP – R2003/313. Het maximum startgewicht wordt bepaald overeenkomstig het in artikel 4.1.2 genoemde rapport.</p>	Stof	Eerste en tweede gebruiksjaar	Vanaf het derde tot en met het zevende gebruiksjaar	Vanaf het achtste gebruiksjaar	CO	73,1	58,1	55,0	NO <sub>x</sub>	74,6	74,6	74,6	VOS	15,6	9,9	8,4	SO <sub>2</sub>	2,1	2,1	2,1	PM <sub>10</sub>	2,5	2,5	2,5
Stof	Eerste en tweede gebruiksjaar	Vanaf het derde tot en met het zevende gebruiksjaar	Vanaf het achtste gebruiksjaar																						
CO	73,1	58,1	55,0																						
NO <sub>x</sub>	74,6	74,6	74,6																						
VOS	15,6	9,9	8,4																						
SO <sub>2</sub>	2,1	2,1	2,1																						
PM <sub>10</sub>	2,5	2,5	2,5																						
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	<p><b>Artikel 4.3.1</b>  Het beperken van de uitstoot van genoemde stoffen, middels:  1) stellen van relatieve grenswaarden, die de inzet van relatief schone vliegtuigen stimuleren (groei is onbeperkt mogelijk, zolang met relatief schone vliegtuigen wordt gevlogen);  2) stellen van absolute grenswaarden, indien de ingezette vliegtuigen niet schoon genoeg blijken (harde grens maakt op enig moment groei onmogelijk, totdat weer aan het criterium van relatief schone vliegtuigen wordt voldaan).</p> <p><b>Artikel 4.3.2</b>  Het voorschrijven van een rekenmethodiek ter bepaling van de uitstoot.</p>																								
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Vaststellen of grenswaarden al dan niet worden overschreden, en indien nodig maatregelen nemen bij overschrijding.																								

EFFECTIVITEIT	
<p><b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b></p> <p>ja/nee, en voorts</p>	<p>Ja, tot en met 2004 werd aan de grenswaarden voldaan. Eerstvolgende vaststelling volgt na afloop gebruiksjaar 2005.</p>
<p><b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b></p>	<p>Aan het stellen van de grenswaarden en de handhaving daarvan zijn geen directe gevolgen voor overlast en risico's verbonden. In zoverre dat indirect wel het geval zou zijn is dat door de Inspectie niet te beoordelen.</p>
<p><b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b></p>	<p>Dit is door de Inspectie niet te beoordelen - zie vorige blok.</p>
<p><b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b></p>	<p>Dit is door de Inspectie niet te beoordelen - zie vorige blok.</p>

ERVARINGEN	
<p><b>Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp</b></p>	<p>De berekeningsmethodiek die als zodanig is gegeven in art. 4.3.2 functioneert goed.</p> <p>Echter, om de berekening mogelijk te maken is invoer nodig van de vluchtregistraties en van de bijbehorende (emissie)kenmerken van de vluchten.</p> <p>De verplichting voor AAS om de voor de berekening noodzakelijke vluchtgegevens te registreren is vastgelegd in de RMI, waarin ook is geregeld dat de Inspectie de databases met emissiekenmerken moet leveren en actueel houden. De RMI schrijft ook voor dat de feitelijke berekening cf. art. 4.3.2. door AAS wordt uitgevoerd en dat het resultaat aan de IVW wordt geleverd.</p> <p>Tot op heden zijn er implementatieproblemen bij AAS t.a.v. het systeem waarmee die berekeningen moeten worden gemaakt (zgn. 'WINGS'). Dit maakt tot op heden handhavings- of controleberekeningen noodzakelijk. De situatie aangaande de status van WINGS is tot op heden nog steeds onduidelijk.</p> <p>Het actueel houden van de databases kost de IVW veel tijd en moeite, ook omdat veel gegevens eenvoudigweg niet (eenduidig) beschikbaar blijken te zijn.</p>
<p><b>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In vervolg op voorgaande blok: met name het vullen en actueel houden van de databases op het punt van vliegtuigtypen-APU's, motortypen-emissies en APU-typen-emissies is een zeer moeizaam proces. ICAO neemt niet alle</li> </ul>

<b>onderwerp</b>	<p>motoren op in haar database, terwijl de betrouwbaarheid van andere bronnen niet is gegarandeerd. Dit kan mogelijk problemen opleveren in het geval er – op basis van de berekende uitkomsten – maatregelen door IVW (moeten) worden opgelegd.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De enige mogelijke maatregel die de IVW kan opleggen is een beperking van het aantal vluchten, en dan nog alleen nadat is vastgesteld dat aan beide grenswaarden (lid 1 en lid 3) niet is voldaan. Dit is enerzijds erg beperkt, anderzijds meteen vergaand.</li> </ul>
------------------	---

<b>VERBETERVORSTELLEN</b>	
<b>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T.a.v. mogelijkheid tot opleggen van een maatregel (zie onder 'Ervaringen'): wellicht zijn er meer mogelijkheden om maatregelen op te leggen. Gedacht kan worden aan mogelijkheid tot het weren van relatief vuile vliegtuigen. Dit doet recht aan de idee van de regelgeving en is mogelijk een minder vergaande, meer proportionele maatregel. Daarbij moet dan wel goed gekeken worden op grond waarvan precies kan worden besloten tot dergelijke maatregelen naar de wijze waarop een overschrijding opleggen van een maatregel.</li> <li>• Gezien de problematiek t.a.v. de databases: bezien of de rekenmethodiek gegeven de praktijk kan/moet worden verbeterd. Dit is vooral van belang indien de Inspectie in de toekomst een maatregel zou moeten opleggen. Er moet dan geen twijfel zijn over de kwaliteit van de vaststellingen, op grond waarvan die maatregel wordt opgelegd.</li> </ul>
<b>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</b>	<p>De NvT bevat een aantal slordigheden die m.n. van belang zijn waar zij leiden tot verwarring/onjuist beeld van de werking van art. 4.3.1 lid 3.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NvT, 'artikelgewijze deel': de Inspectie kan pas een maatregel nemen zodra is vastgesteld dat grenswaarden lid 1 en lid 3 overschreden zijn, niet 'lid 1 of lid 3'. Grenswaarde lid 1 kan namelijk uitsluitend na afloop van het jaar worden vastgesteld en heeft ook altijd voorrang boven grenswaarde lid 3. Het gegeven voorbeeld klopt daarom niet. In hetzelfde voorbeeld wordt de suggestie gewekt dat het van toepassing worden van lid 3 <i>altijd</i> resulteert in bevroering van het aantal vliegtuigbewegingen. Dit is in het gegeven voorbeeld hierboven weliswaar juist, maar dit is niet het geval bij een overgang naar strengere normen. Dan kan er, integendeel, zelfs sprake zijn van extra ruimte. Dat laatste is het geval voor het in de NvT, 'algemeen deel' gegeven voorbeeld, terwijl ook dáár wordt gesteld dat bij ongewijzigde vlootsamenstelling bevroering het resultaat is.</li> <li>• Er is bij inwerkingtreding van het LVB vanwege de onduidelijkheden m.b.t. 4.3.1 lid 3 door betrokken partijen (DGL, VROM, AAS) een aanvullende toelichting geschreven over de werking van lid 3, waarover partijen het eens waren. Het verdient aanbeveling de NvT cf. die uitleg te verbeteren.</li> <li>• NvT, artikelsgewijs: het zevende gebruiksjaar is 2009 – niet 2010.</li> <li>• In het schema van art. 4.3.2 lid 1 de jaartallen vermelden i.p.v. gebruiksjaaren (of correct in NvT opnemen).</li> </ul>





BELEIDSINSTRUMENT	Overgangsbepaling LVB																																																																	
ARTIKEL	LVB 5.1, 5.2																																																																	
<b>Tekst van het artikel</b>	<p><b>Artikel 5.1</b> Bij de toepassing van artikel 4.3.1, derde lid, in het eerste gebruiksjaar wordt de in dat lid bedoelde hoeveelheid gevonden door deze te bepalen alsof de in de eerste kolom van de tabel bij het eerste lid van dat artikel genoemde grenswaarden in het jaar voorafgaande aan het eerste gebruiksjaar van toepassing waren.</p> <p><b>Artikel 5.2</b> 1 Dit artikel is van toepassing in het geval dat de inwerkingtreding van dit besluit niet samenvalt met het begin van een gebruiksjaar. 2 Als eerste gebruiksjaar geldt het tijdvak vanaf de inwerkingtreding van dit besluit tot 1 november daarop volgend. 3 De grenswaarde voor het externe-veiligheidsrisico in het eerste gebruiksjaar wordt gevonden door: a voor iedere dag in het eerste gebruiksjaar de waarde te nemen die voortvloeit uit de na dit artikel opgenomen tabel; b deze waarden bij elkaar op te tellen; c de in artikel 4.1.1 genoemde grenswaarde met deze som te vermenigvuldigen. 4 De grenswaarden voor de geluidbelasting in het eerste gebruiksjaar worden gevonden door: a voor iedere dag in het eerste gebruiksjaar de waarde te nemen die voortvloeit uit de na dit artikel opgenomen tabel; b deze waarden bij elkaar op te tellen; c van deze som de logaritme te nemen en die te vermenigvuldigen met -10; d de in de artikelen 4.2.1 en 4.2.2 bedoelde grenswaarden te verminderen met dat produkt. 5 Bij de toepassing van artikel 4.3.1, derde lid, in het eerste gebruiksjaar wordt de in dat lid bedoelde hoeveelheid gevonden door deze te bepalen alsof de in de eerste kolom van de tabel bij het eerste lid van dat artikel genoemde grenswaarden in het jaar voorafgaande aan het eerste gebruiksjaar van toepassing waren en vervolgens: a voor iedere dag in het eerste gebruiksjaar de waarde te nemen die voortvloeit uit de na dit artikel opgenomen tabel; b deze waarden bij elkaar op te tellen; c de bepaalde hoeveelheid met deze som te vermenigvuldigen. 6 Bij de toepassing van artikel 4.3.1, derde lid, in het tweede gebruiksjaar wordt de in dat lid bedoelde hoeveelheid gevonden door deze te bepalen alsof de in de eerste kolom van de tabel bij het eerste lid van dat artikel genoemde grenswaarden in het jaar voorafgaande aan het tweede gebruiksjaar van toepassing waren.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #ffff00;"> <th colspan="13">Dagwaarden eerste gebruiksjaar (in duizendsten)</th> </tr> <tr style="background-color: #ffff00;"> <th>Dagen in de maand</th> <th>jan</th> <th>feb</th> <th>mrt</th> <th>apr</th> <th>mei</th> <th>jun</th> <th>jul</th> <th>aug</th> <th>sep</th> <th>okt</th> <th>nov</th> <th>dec</th> </tr> </thead> <tbody> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <td colspan="13">Totale risicogewicht en <math>L_{den}</math></td> </tr> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <td>en uitstoot van stoffen</td> <td>2,53</td> <td>2,65</td> <td>2,66</td> <td>2,73</td> <td>2,85</td> <td>2,87</td> <td>2,93</td> <td>2,91</td> <td>2,90</td> <td>2,85</td> <td>2,60</td> <td>2,45</td> </tr> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <td><math>L_{night}</math></td> <td>1,95</td> <td>2,08</td> <td>2,04</td> <td>2,62</td> <td>3,17</td> <td>3,23</td> <td>3,56</td> <td>3,63</td> <td>3,39</td> <td>3,19</td> <td>2,02</td> <td>2,01</td> </tr> </tbody> </table>	Dagwaarden eerste gebruiksjaar (in duizendsten)													Dagen in de maand	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Totale risicogewicht en $L_{den}$													en uitstoot van stoffen	2,53	2,65	2,66	2,73	2,85	2,87	2,93	2,91	2,90	2,85	2,60	2,45	$L_{night}$	1,95	2,08	2,04	2,62	3,17	3,23	3,56	3,63	3,39	3,19	2,02	2,01
Dagwaarden eerste gebruiksjaar (in duizendsten)																																																																		
Dagen in de maand	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec																																																						
Totale risicogewicht en $L_{den}$																																																																		
en uitstoot van stoffen	2,53	2,65	2,66	2,73	2,85	2,87	2,93	2,91	2,90	2,85	2,60	2,45																																																						
$L_{night}$	1,95	2,08	2,04	2,62	3,17	3,23	3,56	3,63	3,39	3,19	2,02	2,01																																																						
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	Maatschappelijk verantwoorde overgang tussen oude en nieuwe regime regelen.																																																																	
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Samen met DGL de robuustheid van de bepaling beoordelen.																																																																	

## EFFECTIVITEIT

Wordt het beleidsinstrument nageleefd?

Ja.

ja/nee, en voorts

Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?

Geldt alleen voor 2003. Effect: beheerste overgang regimes.

Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?

Risico voor 2003: Onbeheerste overgang met te grote geluidsruimte voor de sector vanwege start in februari 2003 (i.p.v. op 1 november 2002) en risico van eigen belang sector boven maatschappelijk belang stellen.

Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?

n.v.t.

## ERVARINGEN

Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp

Ervaringen zijn goed.

Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp

Geen.

## VERBETEROORSTELLEN

Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen

Geen.

Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB

---

## Deel C: LUCHTHAVENINDELINGBESLUIT

<b>beleids- instrument</b>	<b>onderwerp</b>
1.2.1	Omvang van de zones: voldoen deze aan de verwachtingen
2.2.2	Hoogtebeperking bebouwing/objecten
2.2.3	Geen nieuwe vogelaantrekkende activiteiten binnen een straal van 6 km



BELEIDSINSTRUMENT	Hoogtebeperking bebouwing/objecten
ARTIKEL	LIB 2.2.2
<b>Tekst van het artikel</b>	<p>1 Op de gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij dit besluit zijn geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden.</p> <p>2 In afwijking van het eerste lid is een object dat hoger is dan de desbetreffende maximale waarde toegestaan indien:</p> <p>a het object opgericht of geplaatst is overeenkomstig een bouwvergunning of een aanlegvergunning of voor het object een dergelijke vergunning is verleend en</p> <p>b de vergunning is verleend voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit.</p> <p>3 In afwijking van het eerste lid is een object dat hoger is dan de desbetreffende maximale waarde eveneens toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet.</p> <p>4 Op de in het eerste lid bedoelde gronden is het verboden zonder of in afwijking van een aanlegvergunning werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, voor zover deze werken of werkzaamheden reiken tot een hoogte boven de in dat lid bedoelde maximale waarden.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	<p>Het doel van dit artikel is om het luchtruim rond de luchthaven vrij te houden van obstakels om vliegtuigoperaties van en naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren en ter preventie tegen het ongecontroleerd volbouwen van de omgeving van de luchthaven.</p> <p>Voorts zijn hoogtebeperkingen opgenomen om te waarborgen dat de correcte werking van de elektronische navigatie- en landingshulpmiddelen niet wordt gestoord als gevolg van gebouwen/objecten.</p>
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	<p>Op basis van de in bestemmingsplannen opgenomen criteria m.b.t. het beperkingengebied worden bouwplannen getoetst door de gemeente. Indien het hiermee in strijd kan van het geldende verbod worden afgeweken middels een gezamenlijk verklaring van geen bezwaar door de Inspectie VenW en de Vrom Inspectie.</p>

EFFECTIVITEIT	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>  ja/nee, en voorts	Ja.
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	<p>Hoeveel verklaringen van geen bezwaar zijn er verleend en op grond waarvan?</p> <p>In de jaren 2003 t/m 2005 is er op basis van artikel 8.9 ..... keer een verklaring van geen bezwaar afgegeven.</p> <p>Wat is het aandeel van de ontheffingen en overtredingen op de risico's?</p>

<b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?</b>	Wat zou het risico geweest zonder toepassing van het beleidsinstrument?
<b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b>	n.v.t.

<b>ERVARINGEN</b>	
<b>Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp</b>	<p>a. In de praktijk wordt bij de beoordeling door de gemeente eerst vooroverleg met de Inspectie VenW gevoerd. Bij de totstandkoming van het beperkingengebied betreffende de obstakelhoogte criteria heeft de Inspectie V&amp;W er sterk voor gepleit de vlakken t.a.v. de landingsinstrument-sigtaalbescherming en de hoogtebeperkingen t.b.v. de vliegoperatie niet te integreren maar separaat in het LIB op te nemen. In de praktijk blijkt deze integratie contraproductief. In latere instantie moet toch nader worden uitgezocht welke beperking kritisch is.</p> <p>b. De Schipholwet en de besluiten voorzien niet in de mogelijkheid om objecten die de voorgeschreven maximale waarden overschrijden te saneren. Dit geldt met name voor bomen/strijken. Nog de overheid nog de exploitant van de luchthaven heeft de wettelijke middelen om het verlagen/verwijderen van bomen af te dwingen.</p> <p>Consequenties indien de maximum waarden worden overschreden:</p> <p>Economische exploitatie Een van de ICAO voorschriften is dat obstakels gelegen in het verlengde van de baan moeten worden gepubliceerd in luchtvaartpublicaties (AIP). Over deze gegevens moeten luchtvaardenden beschikken om met name bij starts veilig te kunnen uitvliegen. Veilig uitvliegen betekent dat rekening moet worden gehouden met de gepubliceerde obstakels. Te hoge obstakels kunnen tot gevolg hebben dat een vliegtuig niet met zijn maximum start gewicht kan vertrekken en bijvoorbeeld vracht moet laten staan. Door vracht te laten staan wordt weer voldaan aan de minimum veiligheidsvoorschriften. Bomen/struiken die doorgroeien en de maximum voorgeschreven hoogtewaarden overschrijden zijn dus van invloed op de exploitatie van de luchthaven.</p> <p>Veiligheid Voor landingen geldt dat doorgroeiende bomen/struiken tot gevolg hebben dat uiteindelijk niet meer wordt voldaan aan de ICAO veiligheidscriteria. Om weer te voldoen aan de veiligheidsvoorwaarden is een oplossing, indien door derden niet wordt meegewerkt aan het verwijderen/verlagen van de bomen/struiken, het fysiek verplaatsen van de landingsdrempel. Dit heeft grote gevolgen voor de infrastructuur van de luchthaven en brengt hoge kosten met zich mee.</p>

<p><b>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De onder ervaringen in punt a. genoemde integratie van de vlakken.</li> <li>2. In de huidige regelgeving ontbreken criteria voor windverstoring als gevolg van bebouwing rondom de luchthaven. (zie onder overige evaluatie-punten "Introductie van hoogtebeperkingen tbv voorkomen van optredende windturbulentie als gevolg van gebouwen".</li> <li>3. De beperkingen die gelden rond het ILS en de VOR/DME's (AMS en SPL) zijn in de 'overzichtskaart hoogtebeperkingen' opgenomen. Niet opgenomen is deze overzichtskaart zijn de beperkingen rond radars en ontvang- zendstations.</li> <li>4. Een verdere tekortkoming is dat een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in art. 8.9 van de wet kan worden geweigerd met het oog op veiligheid en de geluidsbelasting. Een aanvraag kan niet worden afgewezen om redenen van exploitatie van de luchthaven (economische uitbating). Het komt voor dat een aanvraag geen gevolgen heeft voor de veiligheid of de geluidsbelasting. Dit speelt met name voor startend verkeer. Obstakels gelegen onder het uitvliegpad worden in de luchtvaartpublicaties gepubliceerd zodat hiermee door de maatschappijen rekening kan worden gehouden.</li> <li>5. Nog de overheid nog de exploitant van de luchthaven heeft de wettelijke middelen om het verlagen/verwijderen van bomen af te dwingen.</li> </ol>
---	---

<b>VERBETERVOORSTELLEN</b>	
<p><b>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Differentiatie van de landingsinstrument-siginaalbeschermingvlakken en het de zogenaamde ICAO annex 14 obstakelvlakken.</li> <li>2. Opnemen hoogtebeperkingen a.g.v. windturbulentie rond gebouwen.</li> <li>3. Opnemen hoogtebeperkingen verstoring radars en zend- ontvangstations.</li> <li>4. Exploitatie luchthaven opnemen als reden om een verklaring van geen bezwaar niet af te geven.</li> <li>5. Bij wet de overheid dan wel de exploitant de mogelijkheid bieden om de aan- en uitvliegtrog te saneren indien bomen/struiken de maximale waarden overschrijden.</li> </ol>
<p><b>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</b></p>	<p>Zie hier boven.</p>





<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	<b>Geen nieuwe vogelaantrekkende activiteiten binnen een straal van 6 km</b>
<b>ARTIKEL</b>	<b>LIB 2.2.3</b>
<b>Tekst van het artikel</b>	<p>1 Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 5 bij dit besluit is een grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:</p> <p>a industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;</p> <p>b viskwekerijen met extramurale bassins;</p> <p>c opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;</p> <p>d natuurreservaten en vogelreservaten;</p> <p>e moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.</p> <p>2 In afwijking van het eerste lid is dit grondgebruik of deze bestemming toegestaan voor zover dit gebruik of deze bestemming rechtmatig is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit.</p> <p>3 In afwijking van het eerste lid is dit grondgebruik of deze bestemming eveneens toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet.</p>
<b>Korte omschrijving van het doel van het artikel</b>	De aanwezigheid van grote aantallen vogels op of in de omgeving de luchthaven is een potentieel risico voor de luchtvaart. De door het artikel opgelegde beperking heeft tot doel om een vijftal specifiek nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen trekkende bestemmingen binnen een afstand van 6 km van het bannenstelsel te weren, dan wel toe te staan (middels een verklaring van geen bezwaar art 8.9 WL) indien wordt aangetoond dat de bestemming niet leidt tot een toename van het risico voor de vluchtoperatie.
<b>Betrokkenheid Inspectie V&amp;W</b>	Inspectie V&W verricht de beoordeling (conform verklaring van geen bezwaar procedure art 8.9 WL) van het verzoek tot afwijking van het eerste lid van art. 2.2.3 LIB.

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
<b>Wordt het beleidsinstrument nageleefd?</b>	In hoeveel gevallen is gebruik gemaakt van de ontheffingsmogelijkheid? Er zijn drie verklaringen van geen bezwaar verleend.
<b>ja/nee, en voorts</b>	Is er sprake geweest van overtredingen, en is daartegen opgetreden? Voor zover bekend geen overtredingen, de handhaving vindt plaats vanuit de Vrom-inspectie.
<b>Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?</b>	<p>Hoeveel vergunningen zijn er geweigerd a.g.v. deze beperking? Er zijn geen vergunningen geweigerd. Oorzaak hiervoor is dat plannen m.b.t. mogelijke afwijkingen in een voortraject worden afgestemd met Inspectie VenW, in voorkomende gevallen worden plannen aangepast.</p> <p>Wat is het aandeel van de ontheffingen en overtredingen op de risico's? Niet goed bekend. Het probleem is dat de ontheffingen worden verstrekt op basis van "best professional judgement" een instrument om het mogelijke toenemende risico van de met de ontheffing samenhangende ontwikkeling te meten is, door het ontbreken van financiële middelen hiervoor, helaas nog niet ontwikkeld.</p>

<p><b>Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zonder toepassing van het beleidsinstrument?</b></p>	<p>Wat zou het risico zijn geweest als alle vergunningsaanvragen waren gehonoreerd? Niet van toepassing, alle vergunningsaanvragen zijn door het voeren van vooroverleg aangepast en zodoende gehonoreerd.</p>
<p><b>Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?</b></p>	<p>Verwacht wordt dat de vogelpopulatie in het beperkingengebied in de toekomst toe gaat nemen. Hieronder bevinden zich ook een risicosoort als de gans. Gevolg hiervan kan zijn dat de situatie kan ontstaan dat, de huidige vogelpopulatie in acht genomen, voor een bestemming of een vorm van grondgebruik waarvoor een afwijking is toegestaan, momenteel geen toename van het risico voor de luchtvaart wordt verwacht, terwijl deze toename van het risico in de toekomst nogal onzeker is. Zekerheidshalve wordt er in de verklaring van geen bezwaar opgenomen dat er beheersmaatregelen moeten worden genomen indien door de groei van de vogelpopulatie het risico voor de luchtvaart toeneemt. De handhaving van dit aspect is echter niet geregeld. Daarbij komt dat de ontheffingen voor onbepaalde tijd worden afgegeven, wat de noodzaak ten aanzien van de handhaving nog urgenter maakt.</p>

## ERVARINGEN

**Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp**

De eerste beoordeling of een bestemming of een vorm van grondgebruik in strijd is met art. 2.2.3 eerste lid LIB ligt bij de betreffende gemeente.

Er zijn tot nu toe een drietal verzoeken tot afwijking ingediend en gehonoreerd middels een verstekte verklaring van geen bezwaar. Ook zijn er een vijftal plannen besproken die in de toekomst kunnen leiden tot een verzoek om een verklaring van geen bezwaar. Hier zit meteen een knelpunt. In de praktijk zal een gemeente er niet voor kiezen om een volledig uitgewerkt plan in te dienen waarbij de kans bestaat dat dit wordt afgewezen door de Inspectie V&W. Gemeenten of andere initiatiefnemers kloppen in een pril stadium van planontwikkeling bij de Inspectie V&W aan om de plannen te bespreken en te vragen om een zogenaamd pré-advies. Deze verzoeken worden gehonoreerd omdat gebleken is dat in dit stadium van planontwikkeling bijsturing van de plannen nog goed mogelijk is. Voor de inhoudelijke beoordeling wordt het verzoek met bijbehorende fauna-effectstudie voorgelegd aan de Commissie Vogelaanvragen Luchtvaartuigen (CVL). Deze procedure zorgt voor voldoende onafhankelijkheid tussen enerzijds advisering van Inspectie V&W in de pré-planfase en het uiteindelijke advies van de CVL aan Inspectie V&W. Het advies van de CVL is tot nu toe in alle gevallen overgenomen. De huidige procedure kan derhalve worden voortgezet.

De inhoudelijke beoordeling door de CVL stuit echter wel op problemen. Basis voor de beoordeling is de zogenaamde fauna-effectstudie die door Inspectie V&W wordt vereist. Een dergelijke studie is momenteel niet verplicht, alhoewel de ervaring leert dat planontwikkelaars dit wel als zodanig accepteren. Het verplichtstellen van de studie alsmede het opnemen in het besluit van de criteria waaraan een dergelijke studie zou moeten voldoen, zou naar de belanghebbenden meer duidelijkheid geven. Een belangrijk criteria m.b.t. het fauna-effectonderzoek dat dient te worden gehanteerd bij de inventarisatie en beoordeling van de gegevens is de beïnvloeding van rekening andere nieuw geplande ontwikkelingen in het beperkingengebied.

	<p>Een tweede probleem is de beoordeling van het risico voor de luchtvaart. Dit is in wezen de crux van de zaak, het draait immers niet om de gewijzigde vogelstand of vliegpatronen van vogels maar om de mogelijke toename van het risico van deze wijziging voor de luchtvaart. Een beoordelingskader in de vorm van een risicomodel is er momenteel niet. Dit is een behoorlijke handicap bij de beoordeling van plannen. De CVL is van mening dat een adequate beoordeling wegens het ontbreken van een dergelijk model momenteel niet mogelijk is. De door de CVL uitgevoerde beoordeling is dan ook een afgeleide beoordeling gebaseerd op een best professional inschatting van de wijzigingen van de vogelstand. Bij het advies wordt dit dan ook standaard vermeld.</p>
<p><b>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp</b></p>	<p>De criteria zijn in bepaalde gevallen onduidelijk. In sommige gevallen is het niet geheel duidelijk of een plan wel of niet in strijd is.</p> <p>Vragen als;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valt een baggerdepot ook onder de beperkingen?;</li> <li>• Geldt voor open water en moeras bij een combinatie van beide, het 3 ha criterium individueel of moeten de oppervlakten worden opgeteld?;</li> </ul> <p>moeten worden verduidelijkt in de tekst van het artikel of in de toelichting.</p> <p>De basis voor de beoordeling van een aanvraag is een fauna-effectstudie. In de wet of het LIB is dit niet als verplichting opgenomen. Verplichtstelling geeft meer duidelijkheid.</p> <p>Ontbreken van een risicomodel om het risico van de gewijzigde vogelstand of vliegpatronen van vogels te kunnen beoordelen.</p> <p>Ontbreken van een wettelijk instrument tot het verplichtstellen van beheersmaatregelen in het geval door de groei van de vogelpopulatie het risico voor de luchtvaart toeneemt. Momenteel wordt dit standaard in de verklaring van geen bezwaar opgenomen.</p> <p>Het ontbreken van handhaving m.b.t. mogelijke groei van de vogelpopulatie in relatie tot bovenstaande.</p>

<b>VERBETEROORSTELLEN</b>	
<p><b>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ervaringen of tekortkomingen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verduidelijken omschrijvingen van de beperkingen in de toelichting</li> <li>• Wettelijke verplichting tot het verrichten van een fauna-effectstudie.</li> <li>• Zo spoedig mogelijk ontwikkelen van een risicomodel om wijzigingen in de faunastand t.g.v. voorgenomen plannen op basis van het risico voor de luchtvaart te kunnen beoordelen.</li> <li>• Wettelijke verplichtstelling tot het nemen beheersmaatregelen indien de vogelpopulatie en hiermee het risico voor de luchtvaart toeneemt.</li> <li>• Opzetten van een handhavinginstrument in relatie tot bovenstaande punt.</li> </ul>
<p><b>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</b></p>	<p><b>WIJZIGING TEKST LIB 2.2.3</b></p> <p><b>Wijziging punt e.:</b></p>

- 
- e. moerasgebieden, oppervlaktewateren of een combinatie van die twee groter dan 3 hectare dan wel waarvan het totaal van de opgesplitste delen groter is dan 3 hectare geheel of deels gelegen in het beperkingengebied;

### **AANVULLING TOELICHTING LIB 2.2.3**

#### **Deel van de huidige tekst:**

Ook in dit geval kan een gebruik of bestemming binnen de genoemde categorieën wel gerealiseerd worden als overeenkomstig artikel 8.9 van de wet een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

#### **Aanvulling na bovenstaande tekst:**

Voor de beoordeling voor de afgifte van een verklaring van geen bezwaar is het noodzakelijk dat de aanvraag wordt vergezeld met een fauna-effectstudie. Deze faunaeffectstudie moet minimaal de volgende gegevens bevatten:

1. Inventarisatie van het plangebied. Het gaat hierbij om de volgende gegevens; huidige situatie, grondsoort, grondgebruik, voedselsituatie, aantal en soorten broedvogels, soorten en aantal overwinteraars;
2. Inventarisatie van de ruimere omgeving (ook buiten het beperkingengebied), rekeninghoudend met andere toekomstige ontwikkelingen die de vogelstand of de lokale vogeltrek zouden kunnen beïnvloeden. Het gaat hierbij om de volgende gegevens; soorten, aantallen en gedrag (locale vogeltrek tussen foerageergebieden en slaappleatsen) alsmede vliegbewegingen over en van/naar de luchthaven;
3. Inschatting van de potentie van het plangebied voor soorten en aantallen m.b.t.. broedgelegenheid, slaapgelegenheden en voedselaanbod.
4. Op basis van bovenstaande een inschatting van potentiële vogelbewegingen over, van en naar de luchthaven naar omvang en soorten;
5. Vergelijking van de punten 1 en 3 en vergelijking van punten 2 en 4
6. Inschatting en conclusie omtrent het (verhoogd) risico.
7. Effect en omschrijving van mogelijk te nemen mitigerende maatregelen dan wel beheersmaatregelen.

#### **Mitigerende maatregelen en beheersmaatregelen:**

Een verklaring van geen bezwaar kan gepaard gaan van te nemen mitigerende en of beheersmaatregelen. Deze dienen te worden vastgelegd en kunnen bestaan uit: het weglaten van bepaalde elementen, het verhinderen van voedselopname, het binnenhuis houden van eetbaar afval, het wijzigen van het ontwerp of de vormgeving, een verbod op het planten van nader aan te geven bomen en struiken, het verhinderen of verstoren van broedgelegenheid, creëren van publiekstoegankelijkheid, verrichten van verjaagacties en populatiebeheer e.d.

---

## Deel D: OVERIGE EVALUATIE ONDERWERPEN

<b>beleids- instrument</b>	<b>onderwerp</b>
Overig a	introductie van laserbeperkingvlakken; lasers kunnen (tijdelijke) gezichtsbeperkingen bij piloten veroorzaken
Overig b	introductie van hoogtebeperkingen tbv voorkomen van windturbulentie
Overig c	problematiek m.b.t. het doelbewust vliegen tussen twee handhavingspunten



<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	Introdactie van hoogtebeperkingen tbv voorkomen van optredende windturbulentie als gevolg van gebouwen
<b>ARTIKEL</b>	n.v.t.
Tekst van het artikel	n.v.t.
Korte omschrijving van het doel van het artikel	n.v.t.
Betrokkenheid Inspectie V&W	

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	n.v.t.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	n.v.t.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	n.v.t.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	n.v.t.

<b>ERVARINGEN</b>	
Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	n.v.t.

<p><b>Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp</b></p>	
<p><b>VERBETERVOORSTELLEN</b></p>	
<p><b>Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen</b></p>	<p>De problematiek betreft hier de optredende turbulentie/wervels als gevolg van bestaande en mogelijke toekomstige bebouwing rond de luchthaven Schiphol. De optredende windturbulentie rond gebouwen of objecten kan van invloed zijn op een veilige afhandeling van het vliegverkeer.</p> <p>Bij de totstandkoming van de nieuwe Wet luchtvaart is gekozen voor een betere beheersing van de hoogte van bebouwing rond Schiphol, daarom is het hoogtebeperkingen regime opgenomen in het LIB. De hoogte beperkingen uit het LIB zijn gebaseerd op ICAO voorschriften met als doel om het luchtruim op en rond de luchthavens vrij te houden van obstakels om vliegtuigoperaties van en naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren en ter preventie tegen het ongecontroleerd volbouwen van de omgeving van de luchthaven.</p> <p>Voorts zijn hoogtebeperkingen opgenomen om te waarborgen dat navigatie- en landingshulpmiddelen correct blijven werken.</p> <p>Er bestaan geen internationale (ICAO) voorschriften (criteria) over het onderwerp windturbulentie rond gebouwen.</p> <p>Het onderwerp windturbulentie vormt momenteel geen onderdeel van het LIB. Daarom is in 2004 een onderzoek opgestart om criteria over dit onderwerp op te stellen.</p> <p>Het gaat daarbij om criteria voor het kunnen toetsen of bouwplannen (gebouwen en objecten) op en rond de luchthaven van invloed zijn op een veilige afhandeling van het vliegverkeer van en naar de luchthaven.</p> <p>Om van te voren te weten of een plan wel of niet moet worden getoetst worden er driedimensionale meldingsvlakken ontwikkeld.</p> <p>Een gebouw of object dat door zo'n meldingsvlak steekt moet worden getoetst aan de hand van de opgestelde afwegingscriteria.</p>
<p><b>Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB</b></p>	<p>Het opnemen van het onderwerp windturbulentie in de wetgeving zodat bouwplannen rond de luchthaven ook getoetst worden op het onderwerp windturbulentie.</p> <p>Indien de te ontwikkelen meldingsvlakken kritischer zijn dan de bestaande hoogtebeperkingsvlakken deze te integreren in de 'overzichtskaart hoogtebeperkingen' van het LIB.</p>



<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	Introductie van laserbeheersgebieden; lasers kunnen (tijdelijke) gezichtsbeperkingen bij piloten veroorzaken
<b>ARTIKEL</b>	n.v.t.
Tekst van het artikel	n.v.t.
Korte omschrijving van het doel van het artikel	n.v.t.
Betrokkenheid Inspectie V&W	IVW geeft op informele basis een oordeel of het gebruik van lasers in de directe nabijheid van luchthavens zonder problemen mogelijk is of ongewenst is i.v.m. de luchtvaartveiligheid.

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd?  ja/nee, en voorts	n.v.t.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	n.v.t.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zónder toepassing van het beleidsinstrument?	n.v.t.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	n.v.t.

<b>ERVARINGEN</b>	
Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	n.v.t.

---

**Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp**

De wettelijke basis om het gebruik van lasers te verbieden of onder voorwaarden toe te staan ontbreekt.

## VERBETERVOORSTELLEN

**Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ervaringen of tekortkomingen**

Met ingang van 27 november 2003 heeft ICAO regels ingesteld over het opnemen van zones (laserbeheersgebieden) rond luchthavens. Deze regels zijn opgenomen in ICAO Annex 14 (aerodromes). Deze zones zijn ingesteld om luchtvaarenden te beschermen tegen nadelige effecten van het gebruik van lasers op de grond in de directe nabijheid van luchthavens. Of het gebruik van een laser binnen deze zone een probleem is voor de luchtvaart hangt o.a. af van de locatie, intensiteit, kleur en hoek van het laserlicht. Deze effecten kunnen van directe invloed zijn op de operationele veiligheid.

**Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB**

Het opnemen van laserbeheersgebieden in de Schipholwet.  
De buitenste grens van het gebied wordt bepaald door vanaf de baankoppen van de start- en landingsbanen een afstand van 9 km aan te houden. (qua vorm komt deze zone overeen met het vogelbeheersgebied van 6 kilometer)

Voor het verzorgen van lasershows geven gemeenten een vergunning af. Binnen een laserbeheersgebied, is het ongewenst lasershows zonder IVW instemming te laten plaatsvinden.  
Onder voorwaarden is het mogelijk dat IVW een verklaring van geen bezwaar afgeeft aan de vergunningverlenende gemeente.

<b>BELEIDSINSTRUMENT</b>	Doelbewust vliegen tussen twee handhavingspunten
<b>ARTIKEL</b>	n.v.t.
Tekst van het artikel	n.v.t.
Korte omschrijving van het doel van het artikel	n.v.t.
Betrokkenheid Inspectie V&W	Geen.

<b>EFFECTIVITEIT</b>	
Wordt het beleidsinstrument nageleefd? ja/nee, en voorts	n.v.t.
Wat waren de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 met toepassing van het beleidsinstrument? In hoeverre zijn externe factoren van invloed geweest?	n.v.t.
Wat zouden de overlast en de risico's in de jaren 2003, 2004 en 2005 zijn geweest zonder toepassing van het beleidsinstrument?	n.v.t.
Wat zijn de verwachte overlast en risico's in het jaar 2010+ als het beleid wordt voortgezet?	n.v.t.

<b>ERVARINGEN</b>	
Wat zijn de ervaringen met het beleidsinstrument / het onderwerp	n.v.t.

**Wat zijn de tekortkomingen m.b.t. het beleidsinstrument / het onderwerp**

Geen. Doelbewust vliegen tussen/over handhavingspunten om een betere verdeling van het geluid over de omgeving van Schiphol te realiseren is toegestaan, mits binnen de luchtverkeerwegen gevlogen wordt en de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten niet overschreden worden. IVW beschikt over geen enkel bewijs dat door gezagvoerders pogingen worden gedaan om doelbewust tussen handhavingspunten door te vliegen en dat LVNL dat gedrag bevordert of accommodeert (beide partijen gaan immers primair voor veiligheid). Wel is het mogelijk om in het kader van een optimalisatie bepaalde punten te ontlasten via en aangepaste vertrekprocedure. Zo'n aangepaste procedure dient dan wel te worden besproken en vastgesteld via het E2MC van de sector binnen de randvoorwaarden van het LVB. Wijzigingen buiten de randvoorwaarden van het LVB om zijn alleen mogelijk op basis van een gewijzigd LVB, waarvoor een uitgebreide procedure geldt.

## **VERBETERVOORSTELLEN**

**Verbetervoorstel op basis van effectiviteit/ ervaringen of tekortkomingen**

Geen.

**Concreet voorstel tot aanpassing van de WL/LVB/LIB**

---

## **Bijlage 5: Tekst van de Signaalrapportage Schiphol 2003, zie evaluatie LVB 2.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3 (gebruiksvoorschrift luchtverkeerswegen incl. nachtnaderingen)**

Directoraat-Generaal Luchtvaart  
t.a.v. prof.dr. F.L. Bussink  
Postbus 90771  
2509 LT 's-GRAVENHAGE

Datum  
10 november 2003  
Contactpersoon  
R.H. Molendijk  
Doorkiesnummer  
020-4054681  
Bijlage(n)  
1  
Onderwerp  
Signaalrapportage Schiphol 2003  
Ons kenmerk  
HDL/03.610446

Geachte heer Bussink,

Vanaf 20 februari 2003 zijn voor Schiphol Hoofdstuk 8 van de nieuwe Wet luchtvaart, het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit van kracht. Verantwoordelijk voor de handhaving van de bepalingen die in deze wet- en regelgeving zijn opgenomen is de divisie Luchtvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (verder: de Inspectie). Op 31 oktober 2003 eindigt voor Schiphol het gebruiksjaar 2003. Daarna zal door de Inspectie definitief worden vastgesteld in hoeverre de grenswaarden en regels zoals vastgelegd in de Wet en de besluiten door de sector (Schiphol Group, LVNL en luchtvaartmaatschappijen) zijn nageleefd.

Lopende het gebruiksjaar is door de Inspectie (en natuurlijk ook door de sector) met de nieuwe wet- en regelgeving ervaring opgedaan. Deze ervaring kan door DGL worden gebruikt om na te gaan of de wet- en regelgeving op bepaalde punten moet worden aangepast. Voorzien is een evaluatie van de huidige wet- en regelgeving in 2005/2006. Op basis van de ervaring die tot nu toe met de huidige wet- en regelgeving is opgedaan is de Inspectie van mening dat het wellicht noodzakelijk is nu reeds aanpassingen in met name de regelgeving door te voeren. De reden hiervoor is dat gesignaleerde onvolkomenheden in de regelgeving voor de Inspectie problemen opleveren bij de beoordeling van afwijkingen van met name de regels voor baan- en routegebruik. Voorts leveren deze onvolkomenheden problemen op voor de sector (met name LVNL) omdat onduidelijkheid bestaat omtrent de wijze waarop met (dreigende) afwijkingen van bepaalde regels moet worden omgegaan. De algemene lijn die de Inspectie daarbij hanteert is dat gesignaleerde problemen bij voorkeur in de sfeer van de wet- en regelgeving moeten worden opgelost en pas in laatste instantie in de sfeer van de handhaving (lees: het handhavingsbeleid).

---

In de (als bijlage bij deze brief gevoegde) signaalrapportage worden concrete zaken benoemd waarover de regelgeving onvoldoende duidelijkheid biedt en die om een oplossing vragen. In verband met de beoordeling van de naleving van de voor LVNL geldende regels voor baan- en routegebruik, medio november 2003, ontvang ik graag **uiterlijk 21 november a.s.** uw reactie op bijgaande signaalrapportage.

Hoogachtend,

DE INSPECTEUR-GENERAAL VERKEER EN WATERSTAAT,

Dr. ing. F.J.H. Mertens

### **Verticale afwijkingen in relatie tot de grens van de Schiphol TMA**

#### *Probleem*

In bijlage 1 van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) is de begrenzing van de Schiphol TMA vastgelegd. Deze begrenzing loopt voor een deel ook over de Noordzee. In artikel 1.1, onderdeel f, sub 2, LVB is aangegeven dat een vlieghoogte niet van toepassing is in het luchtruim boven de Nederlandse territoriale zee en boven de Noordzee buiten de territoriale zee. Uit het LVB blijkt niet of dat betekent dat de begrenzing van de Schiphol TMA boven zee niet van toepassing is op het gestelde in artikel 3.1.1, tweede lid, artikel 3.1.2, derde lid en artikel 3.1.3, derde lid, LVB. Duidelijkheid hierover is voor LVNL en de Inspectie van veel belang om vast te kunnen stellen of, en zo ja in welke mate, van de betreffende regels van het LVB is afgeweken.

#### *Gevraagd*

DGL wordt gevraagd inzake bovengenoemd punt duidelijkheid te verschaffen.

### **Operationale afhandeling van verkeer in de nacht dat technisch niet in staat is om de nadering binnen de luchtverkeerweg uit te voeren**

#### *Probleem*

In artikel 3.1.2, eerste lid, LVB is aangegeven dat de gezagvoerder er zorg voor draagt dat de nadering in de nacht wordt uitgevoerd binnen de luchtverkeerweg. In artikel 3.1.2, vijfde lid, LVB is aangegeven dat door de gezagvoerder van deze regel mag worden afgeweken voor zover de technische voorzieningen van het vliegtuig onvoldoende zijn om de nadering binnen de luchtverkeerweg uit te voeren. In artikel 3.1.3, eerste lid, LVB is aangegeven dat de LVNL er zorg voor draagt dat de gezagvoerder zijn nadering in de nacht binnen de luchtverkeerweg uitvoert. In de rapportages van LVNL wordt ervan uitgegaan dat vliegtuigen die volgens de gezagvoerder niet in staat zijn de luchtverkeerweg te volgen omdat ze "RNAV-unable" zijn en daardoor hun nadering in de nacht buiten de luchtverkeerweg uitvoeren, de gezagvoerder, maar ook LVNL niet mogen worden aangerekend. Onderzoek van de Inspectie heeft uitgewezen dat sommige vliegtuigen ondanks hun technische beperkingen de ene keer wel in de nacht een nadering via de luchtverkeerweg uitvoeren en de andere keer niet. Uit dit onderzoek blijkt tevens dat dit afhankelijk is van het handelen van de verkeersleider.

De Inspectie is van mening dat conform artikel 3.1.3, eerste lid, LVB, LVNL zich ervoor moet inspannen dat vliegtuigen die "RNAV-unable" zijn door LVNL (door op transities gevectord te worden) maximaal binnen de luchtverkeerweg worden gehouden. LVNL is van mening dat het leveren van adequate vectorinformatie een extra inspanning van de verkeersleider vergt met een gerede kans dat toch alsnog wordt afgeweken van de luchtverkeerweg. Een afwijking die al snel kan leiden tot een overschrijding van het in artikel 3.1.3, derde lid, LVB vastgelegde maximaal toegestane afwijkingspercentage. Om die redenen is LVNL van mening dat er geen verkeersleiding hoeft te worden gegeven die ertoe strekt dat vliegtuigen die "RNAV-unable" zijn in de nacht binnen de luchtverkeerweg worden gehouden.

De Inspectie is van mening dat er voor LVNL op basis van artikel 3.1.3, eerste lid, LVB een inspanningsverplichting bestaat om vliegtuigen die "RNAV-unable" zijn binnen de luchtverkeerweg te houden, maar dat afwijkingen van de luchtverkeerweg in dat geval LVNL niet zullen worden aangerekend.

---

*Gevraagd*

DGL wordt gevraagd:

- a) duidelijkheid te verschaffen over de wijze waarop artikel 3.1.2, vijfde lid en artikel 3.1.3, eerste lid, LVB in bovengenoemd geval moeten worden geïnterpreteerd;
- b) het LVB hierop zo nodig aan te passen.

### **Horizontale afwijkingen naderend verkeer in de nacht**

*Probleem*

In artikel 3.1.2, eerste lid, LVB is aangegeven dat de gezagvoerder er zorg voor draagt dat de nadering wordt uitgevoerd binnen de luchtverkeerweg. In hoofdstuk 3 van de toelichting van het LVB is aangegeven dat luchtverkeerwegen een horizontale en een verticale afbakening hebben. In het verticale vlak kent de afbakening een "bodem". Over een "plafond" wordt in hoofdstuk 3 van de toelichting van het LVB niet gesproken. Ook wordt in die toelichting niet aangegeven op welke plaats de luchtverkeerweg moet worden binnengevlogen. De praktijk in de nacht is dat vliegtuigen soms op of boven FL70 via de zijkant een luchtverkeerweg binnenvliegen. Op deze wijze wordt voorkomen dat onnodig moet worden omgevlogen. Dit leidt dan echter tot een horizontale afwijking. LVNL en de Inspectie zijn van mening dat een dergelijke afwijking LVNL niet mag worden aangerekend, indien de hoogte waarop de luchtverkeerweg wordt binnengevlogen op of boven FL70 (de minimum vlieghoogte tot de grens van de Schiphol TMA en ruim boven de minimum vlieghoogte van 3000 ft in de rest van de Schiphol TMA) is. Voor startend verkeer in de nacht geldt immers ook een hoogte (FL90) waarboven afwijkingen van luchtverkeerwegen LVNL niet worden aangerekend.

*Gevraagd*

DGL wordt gevraagd of bovengenoemd standpunt van de Inspectie (en LVNL) spoort met de uitgangspunten en (beleids-)doelstellingen van de Wet luchtvaart en het LVB.

### **Meetvluchten**

*Probleem*

In artikel 3.1.1 en 3.1.2 LVB is aangegeven dat de gezagvoerder er zorg voor draagt dat het vertrek respectievelijk de nadering wordt uitgevoerd binnen de luchtverkeerweg en/of op of boven een bepaalde minimum vlieghoogte. Een zelfde bepaling voor LVNL is opgenomen in artikel 3.1.3, eerste lid, LVB. In artikel 3.1.3, tweede lid, LVB is aangegeven dat LVNL hiervan in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer mag afwijken. Voor meetvluchten (voorheen uitgevoerd met een propellervliegtuig en thans met een straalvliegtuig) geldt dat bij de uitvoering ervan, van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogten moet (kunnen) worden afgeweken.

De praktijk is dat dergelijke afwijkingen door LVNL om reden van een goede uitvoering van de meetvluchten worden toegestaan en dat in overleg met de Inspectie is bepaald dat deze afwijkingen LVNL niet mogen worden aangerekend. Dit is opgelost door deze afwijkingen op basis van artikel 8.20 Wet luchtvaart mee te laten nemen in de categorie "veiligheidsbelang", waardoor ze niet meetellen in relatie tot de in artikel 3.1.3, derde lid, LVB vastgelegde maximaal toegestane afwijkingpercentages. Het aantal meetvluchten is beperkt, maar indien de meetvluchten gedeeltelijk in de nacht (moeten) worden uitgevoerd, kunnen afwijkingen ontstaan die al gauw tot een overschrijding van de maximaal toegestane percentages leiden.



---

### *Gevraagd*

Meetvluchten zijn een wettelijke verplichting en dienen vanwege het veiligheidsbelang te worden uitgevoerd, waarbij het kan voorkomen dat van de regels zoals vastgelegd in het LVB moet worden afgeweken. De Inspectie (en ook LVNL) is van mening dat het LVB ten onrechte geen uitzonderingsbepaling voor meetvluchten biedt. DGL wordt gevraagd het LVB hierop aan te passen.

### **Karteringsvluchten**

#### *Probleem*

Karteringsvluchten worden gemaakt in opdracht van de overheid en kunnen aanleiding zijn tot aanvullende instructies van LVNL voor verkeer in de buurt van de karteringsvluchten, waardoor sprake kan zijn van afwijkingen van luchtverkeerwegen of minimale vlieghoogten. Het betreft hier dan afwijkingen op grond van veiligheid conform artikel 8.20 Wet luchtvaart. LVNL en de Inspectie zijn van mening dat deze afwijkingen LVNL niet mogen worden aangerekend.

#### *Gevraagd*

DGL wordt gevraagd of bovengenoemd standpunt van de Inspectie (en LVNL) spoort met de uitgangspunten en (beleids-)doelstellingen van de Wet luchtvaart en het LVB.

### **Hoogte bestuurlijke boete in relatie tot overtreding artikel 3.1.3 LVB**

#### *Probleem*

Naar het zich op dit moment laat aanzien zal aan het eind van het gebruiksjaar 2003 sprake zijn van een overschrijding van (een aantal) percentages uit artikel 3.1.3, derde lid, LVB door LVNL. Ingevolge artikel 3.1.3 LVB jo. artikel 8.20 Wet luchtvaart jo. artikel 11.16, eerste lid, onder a, Wet luchtvaart kan in dat geval een bestuurlijke boete worden opgelegd. Op grond van artikel 11.16, derde lid, onder a, Wet luchtvaart bedraagt de boete ten hoogste € 100.000. In de praktijk maakt het natuurlijk verschil of in een gebruiksjaar één of meerdere percentages zijn overschreden en in welke mate de percentages zijn overschreden. Bij de Inspectie is de vraag gerezen of het overschrijden van meerdere percentages uit de tabel behorende bij artikel 3.1.3, derde lid, LVB kan worden aangemerkt als meerdere overtredingen, en om die reden dus een veelvoud van € 100.000 aan boetes kan worden opgelegd of dat enkel sprake kan zijn van één overtreding.

De handhavingssystematiek (het handhaven van artikel 3.1.3 LVB via de Wet luchtvaart), alsmede de tekst van artikel 3.1.3, derde lid, LVB, lijkt erop te duiden dat het maximum van € 100.000 is gekoppeld aan een overtreding van artikel 3.1.3 LVB 'sec'.

Hierop lijkt ook de opmerking in de toelichting van het LVB dat het niet mogelijk bleek ("maar dus in eerste instantie wel de bedoeling was (...) ?") om één grens te stellen, te duiden. De Inspectie gaat ervan uit dat ingeval van overtreding van artikel 3.1.3 LVB derhalve een maximale boete van € 100.000 kan worden opgelegd. De 'afwegingsruimte' voor de hoogte van de boete, gelet op het aantal overschrijdingen en de mate van overschrijding van percentages, bevindt zich derhalve in de bandbreedte tussen € 0 en € 100.000. Naar het oordeel van de Inspectie is het gestelde maximum van € 100.000 voor overschrijding van bijvoorbeeld alle percentages te laag. Een dergelijke boete vormt naar het oordeel van de Inspectie geen prikkel voor het in de toekomst wel voldoen aan de eisen van artikel 3.1.3 LVB. De Inspectie heeft overigens te allen tijde de mogelijkheid een last onder dwangsom op te leggen, ter voorkoming van recidive.

---

*Gevraagd*

DGL wordt gevraagd of bovengenoemde interpretatie van de Inspectie, te weten: de maximale boete op overtreding van artikel 3.1.3 LVB bedraagt € 100.000, ongeacht het aantal en de mate van overschrijding van de percentages, spoort met de uitleg van DGL in deze.

**Overige onderwerpen**

Andere onderwerpen die momenteel nog onderwerp van gesprek zijn tussen de Inspectie en LVNL zijn:

- a) de handhaving van de regels voor routegebruik in de periode dat het AAA-systeem van LVNL voor de verkeersleiding niet beschikbaar is in verband met hard- en software-onderhoud;
- b) het fenomeen van "circling approaches" en lesvluchten (touch and go's);
- c) de wijze waarop met "dubbele afwijkingen" moet worden omgegaan.

Mogelijk dat deze onderwerpen worden meegenomen in een volgende signaalrapportage.

VROM-Inspectie  
Regio Noord-West  
Overheden Noord Holland

Kennemerplein 6-8  
Postbus 1006  
2001 BA Haarlem

Nicole Fikke  
Telefoon 023 - 51 50 776  
Fax 023 - 51 50 777  
www.vrom.nl

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
T.a.v. de plv. DG Luchtvaart  
mevrouw G. Bekman  
Postbus 90771  
2509 LT DEN HAAG

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 4 JULI 2005	
Aldoeningstermijn 01-08-2005	
Ter behandeling aan:	Opbergen
LH	

### Monitoring en evaluatie Schipholbeleid

Datum	Kenmerk	Bijlage(n)
28 juni 2005	VI/NW/2005157322/KM	1

Geachte mevrouw Bekman,

U heeft mij verzocht u te informeren over de ervaringen van de VROM-Inspectie Noord-West ten aanzien van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib). Dit in verband met de evaluatie van het Schipholbeleid die door het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gecoördineerd.

In deze brief zal ik ingaan op de ingekomen aanvragen en de wijze waarop aanvragen door ons worden beoordeeld. Daarna ga ik in op de naleving van het Lib. Tot slot heb ik naar aanleiding van mijn ervaringen een aantal aanbevelingen geformuleerd. Daarnaast is in een aantal interviews die in het kader van de evaluatie zijn gehouden nadere toelichting gegeven.

#### Ingekomen aanvragen

Bij de implementatie van de uitvoering van het Lib is destijds afgesproken dat de VROM-Inspectie een loketfunctie vervult voor gemeenten ten aanzien van een verklaring van geen bezwaar. Dit houdt in dat alle gemeenten de aanvraag indienen bij de VROM-Inspectie en dat ook het besluit op de aanvraag door ons wordt afgehandeld. Een deel van deze afhandeling is in mandaat, het overige deel na besluitvorming door de betrokken bewindslieden. Over ingekomen aanvragen kan het volgende worden aangegeven:

- In totaal zijn de afgelopen twee jaar ruim 270 aanvragen voor een verklaring van geen bezwaar afgehandeld. De meeste aanvragen zijn ingediend door de gemeente Haarlemmermeer;
- 95 % van de aanvragen betreft locaties met ruimtelijke beperkingen i.v.m. geluid en/of veiligheid. Het gaat daarbij vrijwel uitsluitend om woningen.
- circa 80% van alle aanvragen heeft betrekking op kleine woninguitbreidingen tot 50 m<sup>2</sup> (aanbouw, opbouw);
- de overige aanvragen hebben betrekking op overschrijding van de maximaal toegestane hoogte, danwel vogelaantrekkende bestemmingen.



### Beoordeling aanvragen

Uitgangspunt bij de Wet luchtvaart is het 'nee tenzij beginsel' bij het beoordelen van aanvragen om een ontheffing. Dit is ook aangegeven in de Memorie van Toelichting. In eerste instantie beoordeelt de VI of de locatie voldoet aan de (stedenbouwkundige) beleidscriteria die in de toelichting van het Lib zijn aangegeven (invullen open gat, verplaatsing etc.). Indien dit het geval is, wordt vervolgens beoordeeld of de locatie gelet op geluidhinder danwel externe veiligheid acceptabel is. Naarmate de geluidbelasting hoger is, is er een zwaardere motivering vereist. Ten aanzien van het aspect externe veiligheid geldt het uitgangspunt van het voorkómen van grote concentraties van personen. Daarom is er een terughoudendheid t.a.v. het toestaan van functies zoals arbeidsintensieve bedrijvigheid, kinderdagverblijven en scholen in zone 3 ( $10^{-6}$  PR contour). Ten slotte kunnen er bijzondere omstandigheden zijn om medewerking te verlenen, bijvoorbeeld de verhuizing van Schipholurgenten.

Voor de beoordeling van aanvragen betekent dit dat:

- voor **alle** beperkte uitbreidingen van een woning medewerking is verleend.
- aan nieuwbouw van woningen is medewerking verleend indien wordt voldaan aan de criteria van de genoemde beleidslijn (kleine uitbreidingslocaties, verplaatsing van urgenten). Daarnaast wordt ook gekeken naar de hoogte van de geluidbelasting, de veiligheidssituatie en eventuele bijzondere omstandigheden.
- in totaal zijn 3 verklaringen geweigerd gelet op het belang van de veiligheid of omdat niet werd voldaan aan de planologische criteria (opvulling open gat).

### Beleidsdoelstellingen

Een van de beleidsdoelstellingen van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart is het beperken van het aantal voor geluid gevoelige bestemmingen danwel het beperken van veiligheidsrisico's in het beperkingengebied. Over de effectiviteit van het Luchthavenindelingbesluit in relatie tot deze beleidsdoelstelling merk ik het volgende op:

- De wens van gemeenten om woningen in het beperkingengebied te bouwen is groot. Dit houdt direct verband met de woningschaarste in het gebied. Zoals uit gesprekken en voorlopige aanvragen blijkt, zou zonder bouwbeperking zeker sprake zijn van een grotere toename van woningen in het gebied ook op locaties waar de geluidbelasting meer dan 40 Ke is;
- Daar waar woningbouw verantwoord is, wordt ook medewerking verleend. In totaal is na inwerkingtreding van het besluit sprake van een toename van bouwaanvragen voor circa 200 woningen. Gelet op de omvang het gebied waarvoor bouwbeperkingen gelden is sprake van slechts een beperkte toename van geluidgevoelige bestemmingen.
- Voor 3 nieuwe bedrijven is een verklaring van geen bezwaar afgegeven. Een aanvraag voor een groot bedrijventerrein is in behandeling;
- In relatie tot de beleidsdoelstelling is de verklaring van geen bezwaar een overbodig instrument voor beperkte woninguitbreidingen. Het betreft hier gebruikelijke verbeteringen aan woningen (erkers, kleine opbouw) waarbij er geen uitbreiding is van de woningvoorraad. In afwachting van een eventuele wijziging van het Lib stelt de VI een algemene regeling voor, waardoor voor deze uitbreidingen veelal geen verklaring meer hoeft te worden aangevraagd. Ambtelijke gesprekken hierover hebben tot nu helaas niet tot het gewenste resultaat geleid; er is alleen bereidheid een dergelijke verklaring te verlenen voor uitbreidingen tot 10 m<sup>2</sup>. De meeste uitbreidingen zijn echter groter.



- Bij de beoordeling van aanvragen is het met name lastig om het geluidsaspect mee te wegen vanwege het ontbreken van de "tussenschillen" zoals bij het voormalige BGGL.

De conclusie is dat het aantal nieuwe woningen in het beperkingengebied beperkt blijft vanwege het Luchthavenindelingbesluit. Vanuit dit beleidsuitgangspunt is het instrument effectief. Hetzelfde geldt voor het beperken van nieuwe intensieve bedrijvigheid in de 10-6 contour. Het meewegen van het belang van het beperken van geluidgevoelige bestemmingen is in de toetsingspraktijk lastig.

### **Toezicht op de naleving van het Luchthavenindelingbesluit**

Primair zijn gemeenten verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de bouwbeperkingen rondom de luchthaven Schiphol. De VROM-Inspectie heeft hierbij tweedelijns toezicht. Daarnaast kan doorwerking van de *Wet luchtvaart* worden beoordeeld in het kader van de toetsing van ruimtelijke plannen (reguliere plannen, geen aanvraag om een ontheffing). Toetsing en toezicht wordt op een aantal manieren ingevuld:

- Gemeenteonderzoeken. Met een frequentie van één maal per vier jaar worden gemeenten onderzocht op de naleving van onder meer regelgeving ten aanzien van bouwen en de ruimtelijke ordening. Slechts een klein deel van de gemeenten in het beperkingengebied is – gelet op de inwerkingtreding in 2003 – onderzocht;
- Toezicht door signalen uit de regio: de VI is bekend in de regio en heeft daarom ook via signalen (locale kranten, klachten, informatie van derden) deels zicht op ontwikkelingen die zich in dit gebied afspelen.
- Toetsing van doorwerking van het Lib in ruimtelijke plannen. De VI beoordeelt of de bestemmingsplannen niet in strijd zijn met de regels van het Lib.

Ten aanzien van de mate waarin het Luchthavenindelingbesluit wordt nageleefd kan het volgende worden opgemerkt:

- Uit de praktijk blijkt dat niet alle gemeenten voldoende bekend zijn met de consequenties van het Luchthavenindelingbesluit voor ruimtelijke plannen. Zo lijken veel gemeenten niet bekend met het feit dat niet gerealiseerde functies die niet meer zijn toegestaan moeten worden wegbestemd;
- Slechts één gemeente (Haarlemmermeer) heeft alle bestemmingsplannen inmiddels in overeenstemming met het Luchthavenindelingbesluit gebracht. Twee gemeenten zijn actief bezig. Bij de overige gemeenten zijn de bestemmingsplannen niet of in onvoldoende mate herzien;
- *Alle bestemmingsplannen in het beperkingengebied, die aan ons in het kader van artikel 10 Bro zijn voorgelegd, wijken af van het Luchthavenindelingbesluit.* Veelal betreft het daarbij het ten onrechte toelaten van voor geluid gevoelige bestemmingen in het beperkingengebied, het toestaan van bedrijvigheid in de veiligheidszone 3, danwel het toelaten van illegaal aanwezige functies. Ook is regelmatig geconstateerd dat overige ruimtelijke plannen (artikel 19 lid 1 of 2 WRO) in strijd met de *Wet luchtvaart* zijn.

De conclusie van de VI is dan ook dat de naleving van het Luchthavenindelingbesluit onder de maat is. Zoals aangegeven houdt dit deels verband met onbekendheid ten aanzien van de concrete toepassing van het Lib. Hoewel eerder een informatiebrochure is uitgebracht, acht ik het wenselijk dat (door onder meer de VI) nogmaals aandacht wordt besteed aan een nadere uitleg aan gemeenten over de ruimtelijke doorwerking van het Lib.



### **Aanbevelingen**

De VI doet een aantal aanbevelingen om de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van het Lib en de Wet luchtvaart te verbeteren. Deze aanbevelingen staan vermeld in de bijlage. De belangrijkste daarvan zijn de volgende:

1. de afgifte van een verklaring van geen bezwaar voor kleine woninguitbreidingen (tot bijvoorbeeld 50 m<sup>2</sup>) is niet doelmatig in relatie tot de beleidsdoelstelling. Voor deze situaties zou niet langer een ontheffingsplicht moeten gelden.
2. op dit moment kan alleen een verklaring van geen bezwaar worden afgegeven in het kader van een vrijstellingsprocedure, aanlegvergunning of bouwaanvraag. Met name voor grotere ruimtelijke ontwikkelingen is het wenselijk een verklaring van geen bezwaar te kunnen koppelen aan een bestemmingsplanprocedure. Hiermee worden procedures vereenvoudigd;
3. afstemming van de Wet luchtvaart met de toekomstige herziening van de WRO is noodzakelijk;
4. nader onderzoek naar de naleving van het Lib alsmede het informeren van gemeenten over de toepassing van het Lib is wenselijk.

### **Samenvatting**

Na invoering van het Luchthavenindelingbesluit is een groot aantal aanvragen ingediend. Zonder een bouwbeperking in het beperkingengebied zou er een grotere toename zijn van met name woningen in het gebied. Daar waar nieuwbouw verantwoord wordt geacht, wordt hier ruimte voor gegeven. Het meewegen van de hoogte van de geluidhinder is lastig gelet op het ontbreken van criteria hiervoor zoals in het voormalige BGGL e het ontbreken van "tussenschillen" Ten aanzien van de naleving van het Luchthavenindelingbesluit wordt opgemerkt dat het grootste deel van de gemeenten de bestemmingsplannen nog niet heeft aangepast aan het Luchthavenindelingbesluit. Ruimtelijke plannen die in procedure worden gebracht zijn veelal niet in overeenstemming met de regels van het Lib.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
de plv. inspecteur,

ir. A.H. Bussemaker

## Bijlage 1:

### Aanbevelingen VI -NW verbeteren handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid Luchthavenindelingbesluit:

- De geluidbelasting in zone 4 varieert van 35-65 Ke. Het is zeer wenselijk om nadere criteria te hanteren voor de beoordeling van locaties waarbij sprake is van een geluidbelasting van meer dan 40 Ke. Verder is het wenselijk in het kader van de toetsing op de kaart behorende bij het Lib meer geluidcontouren op de kaart aan te brengen. Dit om te voorkomen dat woningen in de meest geluidbelaste gebieden worden gebouwd.
- Er zijn niet langer een ontheffingsplicht voor kleine woninguitbreidingen (bijvoorbeeld tot 50 m<sup>2</sup>) moeten gelden.
- De omschrijving van de begrippen "onderwijsfunctie en gezondheidszorgfunctie" is onvolledig en roept discussie op in relatie tot de doelstelling van de Wet. Zo vallen onbedoeld, door verwijzing naar het Bouwbesluit, kinderdagverblijven niet onder de werkingssfeer van het Lib, terwijl hier sprake is van een langdurig verblijf door dezelfde groep personen. Een huisartsenpraktijk wordt daarentegen wel meegerekend, terwijl een dergelijke functie geen langdurig verblijf van personen impliceert. Het is wenselijk om als omschrijving op te nemen: onderwijsfuncties en gezondheidszorgfuncties of daarmee gelijk te stellen functies waarbij sprake is van langdurig verblijf (een dagdeel of meer).
- De herziening van de WRO heeft ook implicaties voor het lib. De vrijstellingsmogelijkheid ex. Artikel 19 WRO wordt zeer beperkt. De verklaring van geen bezwaar kan dus niet langer aan een dergelijke procedure worden gekoppeld.
- In samenhang met bovengenoemd punt moet nagedacht worden over de mogelijkheid om ook een verklaring van geen bezwaar af te geven in het kader van een bestemmingsplanprocedure.
- Implementeer de algemene verklaring voor kruimelgevallen in het Lib.
- Bij de uitkoop van voor geluid gevoelige bestemmingen (woningen) moet gelijktijdig de voorwaarde worden opgenomen dat de functie wordt wegbestemd. De VI zou daarbij op de hoogte moeten worden gesteld van een saneringsovereenkomst. Dit om fraude te voorkomen.
- Het verrichten van een inventarisatie van de aanwezige voor geluid gevoelige bestemmingen in het beperkingengebied, bijvoorbeeld een telling aan de hand van luchtfoto's (een zogenaamde nul-meting).
- Het is wenselijk om nader onderzoek te doen naar de naleving van het Luchthavenindelingbesluit (in samenwerking met de Inspectie Verkeer en Waterstaat). Tevens is informatievoorziening door onder meer de VI over de doorwerking van het Lib wenselijk.
- Het beleidskader in de toelichting van het Luchthavenindelingbesluit is niet eenduidig voor wat betreft de voor geluid gevoelige functies. Zo geldt voor een functieverandering een uitgebreide motiveringsplicht terwijl, na sloop van een bestaand pand, deze motiveringsplicht vervalt.
- Het is op dit moment niet mogelijk om het plaatsen van nieuwe woonschepen in zone vier tegen te houden. Reden is dat woonschepen niet worden aangemerkt als bouwwerken, maar als gebruik van gronden. Gebruik van gronden in strijd met het lib wordt niet beschermd door de voorbereidingsbescherming van het Lib. Indien de

woonschepen passend zijn in het vigerende bestemmingsplan, is niet mogelijk om deze woonschepen op grond van het Lib tegen te houden.



xxxxxxxxxxxxxxxx  
xxxxxxxxxxxxxxxx  
xxxx xx *Vijfhuizen*  
xxxxxxxx

Mimisterie van Verkeer & Waterstaat  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag

30 juni 2005

Geachte dames en heren,

In de tot nu tot gepubliceerde rapporten, tussenrapportages en verbetervoorstellen met betrekking tot de Evaluatie Schipholbeleid heb ik enige aandachtspunten voor deze evaluatie gemist. Het betreft dan

- de berekening van de geluidsbelasting in Ke en Lden, respectievelijk LAeq en Lnight;
- de berekening van het aantal geluidsbelaste woningen in 1990 en latere jaren;
- de berekening van luchtverontreinigende stoffen en van externe risico's vanaf 1990 en latere jaren;
- de validering van de geluidsbelastingsberekeningen met behulp van NOMOS-registraties;
- de 'groene' compensatie voor de uitbreiding van de luchthaven Schiphol volgens het uitwerkingsplan Mainport & Groen.

#### *Berekening geluidsbelasting*

Om de 'gelijkwaardige' overgang van het oude PKB-stelsel (Ke en LAeq) naar het nieuwe formeel wettelijk stelsel (Lden en Lnight) in beeld te kunnen brengen zijn berekeningen in zowel de oude als nieuwe geluidsbelastingsmaten noodzakelijk. Uit de motie Baarda vloeit voort dat deze berekeningswijzen vanaf 1990-heden naast elkaar gezet worden om de mate van gelijkwaardigheid van het PKB-stelsel met het wettelijk stelsel.

De tussenrapportage 'Ontwikkeling van de geluidsbelasting 1990-2005' van maart 2005 geeft geen inzicht in de hiervoor geschetste vraagpunten. In deze rapportage is geen inzicht gegeven in het jaarlijkse verloop van de geluidsbelasting in (een aantal relevante) netwerkpunten (bijvoorbeeld ook handhavingspunten), zowel voor het 'binnengebied' (voorheen >35 Ke) als voor het 'buitengebied' (voorheen >20 Ke). Breng hierbij die netwerkpunten in beeld die voor omwonenden relevant zijn.

Door deze gegevens naast elkaar te gebruiken kunnen de PKB-doelstellingen met betrekking op de reductie van de geluidsbelasting en geluidhinder worden geëvalueerd in 'oude' en 'nieuwe' geluidsbelastingsmaten. Het is wenselijk om de RIVM-rapporten over de hinderbeleving in de omgeving hierbij te betrekken.

### *Berekening geluidsbelaste woningen*

In de (verre) omgeving van Schiphol zijn er sinds 1990 vele woningen bijgebouwd. De ijking op woningbestand 1990 is vanuit PKB-doelstellingen logisch, maar doet gekunsteld aan. Herberekening van de reductiedoelstellingen uit de PKB is ook mogelijk door de aantallen geluidsbelaste woningen vanaf 1990 te berekenen als ware het huidige aantal gerealiseerde woningen in 1990 reeds aanwezig.

Mede met het oog op het in de Nota Ruimte opgenomen bouwverbod binnen de 20 Ke-contour is het wenselijk op de hiervoor geschetste wijze berekeningen uit te voeren. Hierbij kan aansluiting worden gevonden bij de schillenmethodiek welke voorgeschreven is in de Europese Richtlijn Omgevingslawaai en inmiddels is geïmplementeerd in nationale regelgeving (Wet geluidhinder en Wet luchtvaart).

Een volgende stap is de geplande nog toegelaten woningbouw eveneens in beeld te brengen.

Op deze wijze wordt inzichtelijker wat de betekenis van de reductie in het aantal geluidsbelaste woningen anno 2005 ten opzichte van 1990.

### *Berekening luchtverontreiniging en externe risico's*

In de loop der jaren is de wijze van berekening van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en van externe risico's op vaak goede gronden gewijzigd. Hierbij is soms wel of niet een herberekening ten opzichte van 1990 doorgevoerd.

In analogie met de overgang Ke-Lden wordt hier voorgesteld de berekeningen vanaf 1990 met de verschillende modellen naast elkaar te presenteren, zodat de consequenties van de verschillende berekeningsmodellen zichtbaar wordt.

### *Validering invoergegens met NOMOS*

NOMOS-registraties worden al vanaf 1993 doorgevoerd. De betrokken ministers en staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat hebben steeds gesteld dat het NOMOS-systeem dient ter vadering van het berekeningsmodel. Deze validering heeft nog niet plaats gevonden.

Voor ieder vliegtuigtype is bij iedere NOMOS-meetpost vast te stellen wat de verschillen zijn tussen de geregisteerde geluidsbelasting en de berekende geluidsbelasting ter plaatse. Er zijn op deze wijze voldoende gegevens voor handen om op 'best scientific way' een ijking van het berekeningsmodel voor de verschillende vliegtuigtypen uit te voeren.

### *Mainport & Groen*

Met grote vertraging wordt slechts een deel uitgevoerd van wat in het uitwerkingsplan Mainport & Groen als landschappelijke en ecologische compensatie in het vooruitzicht is gesteld. Van het 'dragende element' het Groene Carré is niet meer gerealiseerd dan een winkelhaak in plaats van het multifunctionele vierkant. Het multifunctionele betreft ook de functie van ecologische verbindingzones. De Provincie Noord-Holland heeft hiertoe de Nota Groene Wegen vastgesteld. Met de gedeeltelijke inrichting van het gebied is

geen rekening gehouden met het vastgestelde ecologische beleid. Tevens wordt geen rekening gehouden met het vogelprotectiebeleid.

In de PKB-evaluaties vanaf 1999 wordt gesteld dat de grondprijzen het grootste obstakel vormen in de realisatie van de groene plannen. Primair is het probleem dat het projectbureau HaarlemmermeerGroen in de planuitwerking gebruik maakt van ondeugdelijke methodieken. De habitat-methode, zoals deze toegepast wordt door het ministerie van LNV en van V&W om groenplannen met een ecologische doelstelling (dus ook vogelprotectie) voor te bereiden, wordt door de Stichting Mainport & Groen/projectbureau Haarlemmermeergroen geweigerd toe te passen. De niet kenbaar gemaakte eigen 'methode' van deze Stichting leidt tot maatregelen waar niemand gelukkig mee is en welke in strijd zijn met het provinciale beleid op het gebied van natuur als wel op het gebied van de cultuurhistorie (Stelling van Amsterdam; Geniedijk en Forten) en recreatie. Tevens is op indirecte wijze (niet gepubliceerd) gebleken dat de planvoorbereidingskosten en verdere overhead-kosten waarschijnlijk zeer hoog zijn.

Buiten de onvoldoende planvoorbereiding hoeft de grondprijs geen doorslaggevend probleem te zijn. In het Landinrichtingsplan Aanpassingsplan Omgeving Vijfde Baan Schiphol is aangegeven dat agrarisch natuurbeheer een middel is om de natuurdoelstellingen van het plan te kunnen realiseren. Indien boeren bereid gevonden worden om tegen een redelijke beloning groene diensten ten behoeve van de natuurlijke inrichting van de Haarlemmermeerpolder te verlenen, dan is het probleem van de grondverwerving niet meer relevant. De Stichting Mainport & Groen/projectbureau Haarlemmermeergroen is tot nu toe een belemmerende factor in het concretiseren van dit agrarisch natuurbeheer.

In het licht van de dubbeldoelstelling van de PKB is het noodzakelijk dat aanvullende financiering beschikbaar komt om de 'landzijdige' compensatie daadwerkelijk te realiseren. Een herbezinning op de werkwijze van de Stichting Mainport & Groen is een tweede voorwaarde om de verbetering van de kwaliteit van landschap, natuur, recreatie en cultuurhistorie conform de PKB te kunnen realiseren.

In de verwachting U met deze verbetervoorstellen van dienst te zijn,

hoogachtend,

XXXXXXXXXXXXXXXXX

Bezoekadres  
Stadhuis, Amstel 1  
1011 PN Amsterdam



Gemeente Amsterdam  
Bestuursdienst



Postbus 202  
1000 AE Amsterdam  
Telefoon 020 552 9111  
Fax 020 552 3426  
www.amsterdam.nl

Directie Stedelijke Bestuursadvisering  
Afdeling Stad en stadsdelen

Retouradres: BDA, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Datum 27 juni 2005  
Ons kenmerk 2005/ 7797  
Uw kenmerk  
Behandeld door  
Doorkiesnummer 552 5730/ 552 7978/ 552 2241  
Faxnummer  
E-mail LVoort@BDA.amsterdam.nl

Kopie aan BRS-partners

Onderwerp Evaluatie Luchthavenindelingsbesluit

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 4 JULI 2005	
Afdieningstermijn 01-08-2005	
Ter behandeling aan:	
LB	Opbergen

In het kader van de evaluatie van het Luchthavenindelingbesluit (Lib) en de Wet Luchtvaart bericht ik, mede namens de bestuurlijke partners BRS, u als volgt.

Sinds de inwerkingtreding van het Lib en de Wet Luchtvaart in 2003 is gebleken dat de onderdelen van de regelgeving tot onnodige procedures en vertraging bij de realisering van bouwprojecten kan leiden.

Voor de goede orde wijzen wij u erop dat door de Bestuurlijke Regie Schiphol al een inhoudelijke reactie aan u is toegezonden (gedateerd 15 juni 2005, kenmerk BRS 2005-16). Deze brief dient als aanvulling en heeft een iets ander karakter. Met onderstaande onderwerpen doen wij, zonder enig inhoudelijk oordeel te vellen, een aantal voorstellen om procedures efficiënter te laten verlopen. Hierbij zijn alle partijen in de regio gebaat.

De uiterste datum om te reageren is 1 juli. De volgende voorstellen worden door de BRS-partners breed gedragen.

#### Artikel 8.9 Wet Luchtvaart

In het kader van gebieds- en projectontwikkeling worden nieuwe bestemmingsplannen gemaakt. In een bestemmingsplan wordt voor toekomstige ontwikkelingen de stedenbouwkundige opzet met regelgeving en randvoorwaarden

vastgelegd. Een bestemmingsplan creëert de kaders voor de toekomstige bebouwing zodat voor ontwikkelende partijen zekerheid over de uitvoerbaarheid van een project verkregen wordt voordat met het project wordt begonnen. Het huidige systeem van de Wet Luchtvaart werkt daarbij belemmerend.

Op grond van de Wet Luchtvaart kan bij ruimtelijke plannen worden afgeweken van het Lib. Voorwaarde daarvoor is dat een verklaring van geen bezwaar ex artikel 8.9 Wet Luchtvaart is afgegeven. Door de formulering van artikel 8.9 kan die verklaring echter slechts worden afgegeven tijdens artikel 19 Wet RO vrijstellingsprocedures en bij het doorbreken van de aanhoudingsplicht uit artikel 50 Woningwet. Het is niet mogelijk om tijdens een bestemmingsplanprocedure een verklaring van geen bezwaar te verkrijgen.

Het gevolg daarvan is dat bij een bestemmingsplan niet kan worden afgeweken van het Lib, zelfs niet indien vaststaat dat tegen de afwijking geen bezwaar bestaat. Een ander gevolg van de formulering van artikel 8.9 is dat het niet mogelijk is om zekerheid over de uitvoerbaarheid van een project te krijgen voordat met de – kostbare – ontwikkeling van een plan wordt begonnen. Een verklaring van geen bezwaar ex art. 8.9 Wet Luchtvaart wordt pas afgegeven na de indiening van een definitieve bouwaanvraag.

Het bovengenoemde probleem doet zich op dit moment voor bij een aantal grote projecten in Amsterdam. De projecten hebben bouwhoogten die hoger zijn dan het Lib toestaat. Het is aannemelijk dat voor de hoogte uiteindelijk een verklaring van geen bezwaar zal worden afgegeven. Tijdens de bestemmingsplanprocedure wordt die verklaring echter niet afgegeven. Dat betekent dat in het bestemmingsplan lagere hoogtes moeten worden opgenomen. Vervolgens dient een vrijstellingsprocedure te worden gevoerd op basis van een definitief bouwplan. Pas tijdens die procedure kan een verklaring van geen bezwaar voor de hoogte worden afgegeven. Tot het moment van afgifte van de verklaring bestaat onzekerheid over de uitvoerbaarheid van het project.

Het huidige systeem van artikel 8.9 Wet Luchtvaart leidt tot onnodige vertraging en procedurele complicaties. Bovendien ontstaan onnodige en aanzienlijke financiële risico's omdat pas na de (kostbare) ontwikkeling van een definitief bouwplan zekerheid kan worden verkregen over de uitvoerbaarheid van een project.

Dit – onbedoelde – effect van de huidige formulering van artikel 8.9 Wet Luchtvaart kan op een zeer eenvoudige manier worden gerepareerd door de bestemmingsplanprocedure toe te voegen aan de in artikel 8.9 genoemde procedures en in artikel 8.9 de mogelijkheid op te nemen om voorafgaand aan de ontwikkeling van een bouwplan een verklaring van geen bezwaar aan te vragen.

#### Vervanging bestaande bebouwing

Het Lib staat vervanging van bestaande bebouwing binnen de bouwbeperkingzone toe. Het begrip 'bestaande bebouwing' wordt echter zeer beperkt uitgelegd. Voor elke uitbreiding of afwijkende situering van de vervangende bebouwing is een

verklaring van geen bezwaar vereist. Dat is ook het geval indien de afwijking geen enkele relatie heeft met het Lib. Voor bijvoorbeeld de toevoeging van een dakkapel of een erker is een verklaring van geen bezwaar vereist. Dit leidt tot onnodig lange procedures. Ook dit is een onbedoeld effect van de Wet Luchtvaart. Naar ons oordeel dient voor vervanging van bestaande bebouwing uitsluitend een verklaring van geen bezwaar vereist te zijn indien het plan leidt tot een toename van het aantal gehinderde woningen. In alle andere gevallen zou de verplichting om een verklaring van geen bezwaar aan te vragen dienen te vervallen.

#### Aanpassing bestemmingsplannen aan Lib

Het Lib bevat de verplichting om bestaande bestemmingsplannen aan te passen aan het besluit. Naar ons oordeel bestaat daarvoor alleen aanleiding indien een bestemmingsplan bouw- en gebruiksmogelijkheden bevat die afwijken van het Lib. Is dat niet het geval, dan is het bestemmingsplan in overeenstemming met het Lib en is aanpassing van het plan niet vereist. Het ontbreken van de Lib-zones op de bestaande plankaarten maakt dat niet anders. Het ontbreken van die zones levert op zichzelf immers geen strijd met het Lib op.

Naar ons oordeel dient de wetstekst zodanig te worden aangepast dat voor bestemmingsplannen die niet strijdig zijn met het Lib – en die derhalve niet hoeven te worden herzien – geen aanhoudingssituatie ontstaat. Daarmee wordt voorkomen dat de aanhoudingsplicht uit artikel 50 WW moet worden doorbroken.

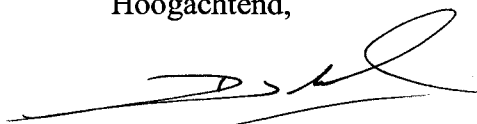
Het handhaven van de huidige wetstekst zou tot gevolg kunnen hebben dat elke wijziging van de vliegroutes (en daarmee de kaartcontouren van het Lib) tot wijziging van de bestemmingsplannen zou moeten leiden.

#### Hoogtebeperkingenkaart

Op de bij het Lib behorende hoogtebeperkingenkaart wordt uitgegaan van hoogten ten opzichte van de NAP-hoogte van Schiphol. Dit blijkt echter niet duidelijk uit de kaart. In het verleden heeft dit geleid tot misverstanden bij ontwikkelaars en bouwplantoetsers. Het is dan ook beter om NAP-hoogten op de kaart op te nemen zodat een extra rekenslag voorkomen wordt. De toevoeging van het voorbeeld “hoogtemaat 45 m is hoogtebeperking van 41 + NAP” wordt dan direct de hoogtemaat is 41m + NAP.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,



↓ D.B. Stadig  
Wethouder Stedelijke Ontwikkeling



Gemeente Haarlemmerliede  
en Spaarnwoude

**Gemeentehuis**

Haarlemmerstraatweg 51 1165 MJ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 407 90 90

**Afdeling Ruimte**

Teding van Berkhoutweg 3 1165 LZ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 497 81 53

**Postadres**

Postbus 83 1160 AB Zwanenburg

Website: [www.haarlemmerliede.nl](http://www.haarlemmerliede.nl)

E-mail: [post@haarlemmerliede.nl](mailto:post@haarlemmerliede.nl)



**AANTEKENEN MBVO**

Minister van Verkeer en Waterstaat  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT DEN HAAG

<b>DIGITALE TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 4 JULI 2005	
Aldoeningstermijn	01-08-2005
Ter behandeling aan:	Opbergen
LH	

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk

Bijlagen

Behandeld door

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

Datum

30 JUN 2005

3

Onderwerp  
Evaluatie  
Schipholbeleid

Mevrouw de minister, geachte mevrouw Peijs,

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude wil graag reageren op uw brief van 13 december 2004 waarin u oproept verbetervoorstellen in te dienen. De lusten, maar vooral de lasten van Schiphol zijn in onze gemeente veelvuldig onderwerp van gesprek omdat de uitvliegroute van zowel de Zwanenburgbaan als de Polderbaan over onze gemeente 'lopen'.

Inleiding

Er is een gezamenlijke reactie opgesteld namens de gemeenten uit de CROS-clusters Noord, Noord-Midden, Noordwest, Oost, Zuidoost en de gemeente Aalsmeer (bijlage 1). Die brief is dus mede door ons ondertekend. In deze brief gaan wij in op de specifiek voor Haarlemmerliede en Spaarnwoude van belang zijnde onderwerpen of vullen wij onderwerpen uit de gezamenlijke reactie aan.

In deze gemeentelijke reactie zijn ook de reacties van de inwoners verwerkt zoals die naar voren zijn gekomen tijdens de evaluatiebijeenkomst op 9 mei j.l. (bijlage 2). Een verslag hiervan is bijgevoegd (bijlage 3). Wij vinden het belangrijk om u duidelijk te maken hoe 'Schiphol' leeft onder de bevolking, omdat dat ook in belangrijke mate bepalend is voor de aangebrachte verbetervoorstellen. Veel mensen zijn gestopt met klagen: "het helpt toch niets."

Wij zullen op de volgende manier reageren. Wij schetsen het probleem en vervolgens stellen we een 'verbetersuggestie' voor. Aan de gekozen volgorde mag geen belang worden toegekend, alle problemen en voorstellen tellen voor ons even zwaar mee.

Motie Baarda

De gelijkwaardigheidstoets die voortkwam uit de motie Baarda heeft absoluut niet aan onze verwachtingen voldaan. De geluidssituatie is aanzienlijk verslechterd en de praktijk komt dus niet overeen met de 'beloftes' die zijn gedaan. De 'rekenfout' en de problemen met het parallelle starten getuigen niet van enige gelijkwaardigheid. De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude wordt juist op alle fronten dubbel belast. Dat dit soort aspecten misschien niet konden worden voorzien hoeft niet te betekenen dat de nadelige gevolgen ervan moeten worden afgewenteld op de bevolking.

In het plan van aanpak staat dat de criteria die vastgesteld zijn in de zogeheten overgangsartikelen getoetst zijn aan de grenzen en regels in de Luchthavenbesluiten om te

garant voor de groene buffer!

Het gemeentehuis is per openbaar busvervoer te bereiken vanuit Haarlem (via lijn 80) en vanuit Amsterdam (via lijn 80 en 85)  
Bank Nederlandse Gemeenten 28.50.03.224 Postbank 66797

zien of de beoogde bescherming wordt geboden. Dat bleek het geval. De motie Baarda kwam echter voort uit de zorg of de bescherming in de praktijk wel goed zou zijn. Als we het goed begrijpen wordt de huidige praktijk getoetst aan de regels uit het oude beleid (Schipholwet). Hoe kan hier sprake zijn van gelijkwaardigheid? Als met de praktijk de ervaringen van omwonenden worden bedoeld dan lijkt ons dat duidelijk; er is de afgelopen jaren een grote toename van de (geluids)overlast. Als met de huidige praktijk wordt bedoeld dat er naar het huidige gebruik van de luchthaven wordt gekeken, dan begrijpen we niet wat er nog verder onderzocht wordt want Schiphol zou nog niet tegen de milieugrenzen aanzitten, sterker nog, er is nog ruimte voor groei. In het laatste geval wordt er niet naar de praktijk gekeken, maar naar de grenzen en regels van de Luchtvaartbesluiten en die vergelijking is al gemaakt met als conclusie dat de gelijkwaardigheid met de PKB er is. Het meest storende in dit verhaal is dat de insteek van de motie Baarda wel positief is voor omwonenden, maar dat de ver- en uitwerking ervan niet te volgen is. Als straks blijkt dat de gelijkwaardigheid met de PKB is gehaald dan wordt het Schipholbeleid alleen nog maar ongeloofwaardiger.

#### *Verbetervoorstel 1*

Geef transparanter weer wat er bekeken en met elkaar vergeleken wordt, geredeneerd vanuit de motie Baarda, om de gelijkwaardigheid te toetsen.

#### Gezondheid

Aanvullend op de gezamenlijke reactie uiten wij onze grote zorg over de berichtgeving onlangs in de krant waarin een relatie is gelegd tussen de invloed van hogere geluidsniveaus van vliegverkeer op de leesprestatie van kinderen. De vraag rijst hoe hoog de prijs moet zijn die de omwonenden van Schiphol moeten betalen?

#### *Verbetervoorstel 2*

Dit versterkt verbetervoorstel 9 uit de gezamenlijke reactie dat het onderzoek naar gezondheidseffecten moet worden geïntensiveerd.

#### Metten ter validering van rekenen

Uit metingen blijkt dat er flinke verschillen zijn tussen de berekende en gemeten geluidsbelasting, dit bevestigt het gevoel van de omwonenden. Noch de sector, noch de omgeving is gebaat bij de onrust die er omtrent de verschillen tussen meten en rekenen is ontstaan. Wij pleiten er daarom voor dat het Rijk spoedig overgaat tot het valideren van de rekengegevens en het aanpassen van het beleid (bijvoorbeeld ten aanzien van isolatie) op basis van de juiste rekengegevens.

#### *Verbetervoorstel 3*

Meet de geluidsbelasting ter validering van de rekengegevens en pas het beleid (bijvoorbeeld ten aanzien van isolatie) aan op basis van de juiste rekengegevens. Deze meetmethode is 'zichtbaarder' voor bewoners en dus duidelijker. Laat de metingen uitvoeren door een onafhankelijke organisatie.

#### Isolatie

Het is in het huidige stelsel onvoldoende gewaarborgd dat reeds geïsoleerde woningen voldoende geïsoleerd zijn. De verandering van het wettelijke stelsel omtrent Schiphol heeft de geluidsbelasting in de Schipholregio doen veranderen. De mate van isolatie is niet altijd als gevolg daarvan aangepast.



De gehele isolatieproblematiek heeft in Halfweg en Spaarndam veel onbegrip en moedeloosheid gebracht. Hoewel er op basis van de berekeningen niet geïsoleerd hoeft te worden is de geluidsoverlast ongehoord groot. Daarbij komt dat aanvullende en tijdelijke maatregelen ingevoerd uit het oogpunt van veiligheid ('parallele starten') veel geluidsoverlast geven in gebieden die daar niet voor geïsoleerd zijn.

#### *Verbetervoorstel 4*

Inventariseer of het mogelijk is om woningen in de Schipholregio bij te isoleren (en hier budget voor vrij te maken), aangezien gewaarborgd moet zijn dat huizen in de regio voldoende geïsoleerd zijn. Voer GIS III minder 'stalinistisch' uit dan de vorige projecten en betrek de bewoners bij de totstandkoming van het isolatiepakket.

#### CROS

De doelstelling van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol is verbetering van de geluidhindersituatie. De bewegingsruimte van de CROS is echter beperkt, aangezien het geen adviserende functie heeft en omdat het alleen verbeteringen van hinder mag voorstellen binnen de gestelde randvoorwaarden van de Wet luchtvaart. De CROS kan dus geen of weinig invloed uitoefenen op het vlak van geluidhinder.

#### *Verbetervoorstel 5*

Geef de CROS een adviesfunctie die ook wettelijk is vastgelegd zoals voorheen bij de CGS het geval was.

#### Ruimtelijke beperkingen

Aanvullend op de gezamenlijke reactie willen wij benadrukken dat door het LIB de hele ruimtelijke ontwikkeling binnen het beperkingengebied stil ligt. Zelfs licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken (dakkapellen bijvoorbeeld) vergen een goedkeuring van de ministers van VROM en V en W. Dit wordt ervaren als onnodig veel werk voor de gemeente en ook de burger is daardoor gehouden aan langere termijnen. Daarnaast hebben wij begrepen dat, ook kleine, uitbreidingen van woningen niet rechtstreeks in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen mogen worden, maar dat daar eerst een verklaring van geen bezwaar voor moet worden aangevraagd op basis van een art. 19 Wro procedure. Dat een bestemmingsplanprocedure niet genoeg waarborgen kan omvatten om ongewenste uitbreidingen in de ogen van het ministerie tegen te gaan, is voor ons onbegrijpelijk.

#### *Verbetervoorstel 6*

Geef een algemene verklaring van geen bezwaar af voor licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken en pas een vergelijkbare regeling ook toe in de (aangepaste) bestemmingsplannen.

#### (gemeentelijke) kosten Schipholbeleid

In navolging op voorgaand onderwerp willen wij u erop wijzen dat de hele ontwikkeling rondom Schiphol ontzettend veel mensen bezig houdt. De inzet van de ambtelijke, maar ook bestuurlijke tijd, is buiten proporties toegenomen. Hier staat geen enkele vergoeding tegenover, sterker nog, ook de aanpassing van de bestemmingsplannen en de aan het LIB gerelateerde vergunningprocedures zijn geheel voor rekening van de gemeente. Daarnaast worden door Rijkswaterstaat woningen opgekocht en gesloopt die niet voldoende geïsoleerd kunnen worden tegen de hoge geluidsbelasting. Hierdoor neemt het woningenbestand in de gemeente af. De onttrekking van woonruimte geeft extra druk op

onze woningmarkt, hier staat geen compensatie, bijvoorbeeld in de vorm van nieuwbouw, tegenover. Voorts is de afname van het woningenbestand ongunstig ten opzichte van de bijdrage van het Rijk in het Gemeentefonds, ook hier staat vooralsnog geen financiële compensatie tegenover.

*Verbetervoorstel 7*

Kom tot een vergoeding van de door de gemeente gemaakte kosten.

Communicatie, duidelijkheid en verantwoordelijkheid

We kunnen er niet genoeg op hameren dat het de laatste jaren op z'n zachts gezegd nogal geschort heeft aan de communicatie, zowel tussen Schiphol en omgeving als tussen rijk en de Schipholregio. Met name de omwonenden zijn hiervan de dupe. De ongekend grote weerstand die sinds de Wet luchtvaart in 2003 in werking trad is opgekomen, moet toch een signaal geven naar de rijksoverheid en de luchtvaartsector. Mensen hebben er recht op te weten waar ze aan toe zijn. Voor hun gevoel worden ze telkens weer voor verrassingen geplaatst die tot hun grote ergernis vrijwel altijd negatief voor hun leefomgeving uitvallen; de achterdocht wordt telkens weer versterkt.

Daarnaast is vaak onduidelijk welke partij waarvoor verantwoordelijk is. Bijna niemand weet wie er aangesproken kan worden bij onduidelijkheden. In dit verband wijzen wij ook op onze zogenaamde 'Schipholgedupeerden' die al jaren in onzekerheid wonen in de sloopzone van de Polderbaan. Zij willen graag binnen de gemeente verhuizen maar dit is een uiterst moeizaam proces. Telkens komen er weer nieuwe barrières op de weg en is onduidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is. De rijksoverheid lijkt dit probleem niet met voortvarendheid te kunnen/willen oplossen.

Daarnaast is ook de positie van bedrijven in de sloop- en veiligheidszone onhoudbaar. Onduidelijk is hoeveel werknemers er in die zones zijn toegestaan en uitbreiding van bedrijven is niet mogelijk. Uiteraard kan er een beroep worden gedaan op het Schadeschap Luchthaven maar het is ons een raadsel waarom de gevolgen van de beperkingen voor ondernemers niet netjes in de Wet luchtvaart zijn geregeld.

De mainport Schiphol is volgens de rijksoverheid van nationaal belang dus laat de gevolgen ervan niet het probleem zijn van de lokale overheid!

*Verbetervoorstel 8*

- Communiceer helder en duidelijk, zeg waar het op staat. Maak de verantwoordelijkheden van de rijksoverheid en de luchtvaartsector duidelijk.

*Verbetervoorstel 9*

- Geef onze 'Schipholgedupeerden' letterlijk en voortvarend de ruimte om elders in de gemeente een woning te bouwen.

*Verbetervoorstel 10*

- Geef duidelijkheid aan bedrijven in de sloop- en veiligheidszone en neem de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van de beperkingen voor de ondernemers.

*Verbetervoorstel 11*

- Stap af van het groepsrisicobeleid ten aanzien van Schiphol. De ontwikkeling op het terrein van de voormalige CSM suikerfabriek in Halfweg kan niet doorgaan zonder de geplande bioscoop. En zonder deze ontwikkeling zal het industriële erfgoed (waaronder een aantal rijksmonumenten) verloederen.

Ook elders in onze regio worden ontwikkelingen nodeloos belemmerd.

Toekomst

Wat vooral uit de evaluatieavond van 9 mei naar voren gekomen is, is dat onze inwoners de groei van Schiphol zat zijn. De mensen weten niet waar ze aan toe zijn en wat ze in de toekomst nog moeten verwachten.

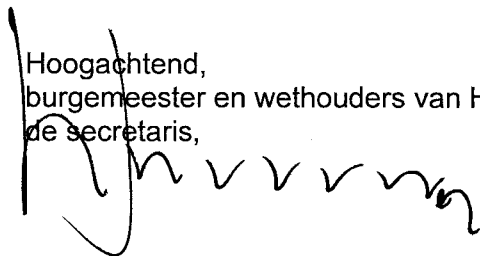
*Verbetervoorstel 12*

Geef aan met hoeveel vliegtuigbewegingen Schiphol zijn HUB-functie nog kan vervullen. Kom met een toekomstvisie. Maak het economische belang duidelijk.

**Er zijn grenzen aan de groei!**

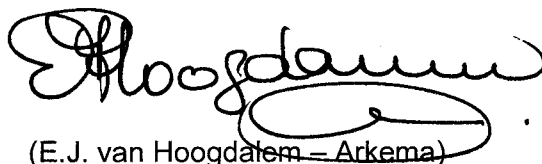
Wij gaan er vanuit dat u onze verbetervoorstellen en het verslag van onze evaluatieavond in uw overwegingen zult meenemen.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude,  
de secretaris,



(mr. B.J. Huisman)

de burgemeester,



(E.J. van Hoogdalem - Arkema)

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
Mevrouw Drs. M.H. Schultz van Haegen  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 20904  
2500 EX DEN HAAG

Verbetervoorstellen CROS gemeenten, clusters Noord, Noordmidden, Noordwest, Oost,  
Zuidoost en gemeente Aalsmeer  
27 juni 2005

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

### **Inleiding**

De evaluatie van de Schipholwet leeft sterk onder de gemeenten rondom de luchthaven en hun inwoners. Velen van hen sturen een eigen reactie. In verschillende bijeenkomsten is gebleken dat een aantal verbeterpunten breed wordt gedragen. Daarom is, naast de individuele reacties, een gezamenlijke reactie opgesteld namens de gemeenten uit de CROS-clusters Noord (Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum), Noordmidden (Wormerland, Zaanstad, Oostzaan) Noordwest (Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlem) Oost (Amstelveen, Ouder-Amstel, Muiden, Weesp) Zuidoost (Uithoorn, Liemeer) en de gemeente Aalsmeer.

In het plan van aanpak stelt u zeer zware eisen aan de verbetervoorstellen. Het is voor ons zeer bewerkelijk om daaraan tegemoet te komen. Bovendien vinden wij dat de verantwoordelijkheid voor afwegingen en optimalisering bij u ligt en niet bij ons. In diverse overlegsituaties is vanuit uw ministerie aangegeven dat de eisen met betrekking tot de onderbouwing van verbetervoorstellen niet zo strikt worden gehanteerd als in het plan van aanpak is neergelegd. Ook heeft de gemeente Aalsmeer na correspondentie aangaande het Plan van Aanpak van de Evaluatie Wet Luchtvaart betreft, d.d 15 april jl. vernomen dat dit uw voornemen is. Wij hadden graag gezien dat u dit breder officieel bekend had gemaakt onder gemeenten en andere betrokkenen, zodat zij zich niet belemmerd voelen hun verbetervoorstellen in te dienen.

### **Doel evaluatie**

Bij het vaststellen van de Schipholwet is toegezegd dat een evaluatie wordt gehouden die de gelijkwaardigheid met de PKB controleert. Dit is ingegeven door twijfel van veel kamerleden (met name uit de Eerste Kamer) of de nieuwe regels aan de ambitieuze dubbeldoelstelling kunnen voldoen.

Het plan van aanpak voor de evaluatie overtuigt ons er niet van dat de evaluatie een volledige toets aan de gelijkwaardigheid met de PKB wordt. De evaluatie zal alleen een toets aan de overgangsbepalingen uit de wet inhouden. De motie 'Baarda' vergt een bredere uitleg.

Daarnaast maken wij uit het plan van aanpak op dat u de vergelijking beperkt tot de ervaring die in de afgelopen twee jaar is opgedaan en niet met dat wat volgens de regels mogelijk is. Omdat in veel gevallen niet de maximale capaciteit is gebruikt, geeft dit géén goed beeld van de mogelijke milieubelasting.

Tenslotte menen wij dat bij een goede evaluatie de omwonenden intensief moeten worden betrokken. Daarbij denken wij aan intensieve communicatie, bezoek aan gemeenten op úw initiatief, interviews, onderzoek onder omwonenden, klachtenanalyse en dergelijke. In uw plan van aanpak heeft u hiertoe ook het voornemen geuit. Blijkbaar bent u op dit voornemen terug gekomen. Daarmee wekt u de indruk dat u niet geïnteresseerd bent in de ervaringen van de omwonenden, gemeenten en andere betrokkenen. Wij menen dat belanghebbenden hiermee tekort worden gedaan en pleiten er dan ook voor dat u alsnog actiever naar buiten treedt.

### **Verbetervoorstel 1**

Hanteer een bredere uitleg van de motie Baarda dan de krappe uitleg waarvoor u nu kiest. Het gaat ons hierbij vooral om gelijkwaardige bescherming van de omwonenden, die bijvoorbeeld door handhavingspunten binnen en buiten de kring van handhavingspunten kan worden gewaarborgd.

### **Verbetervoorstel 2**

Maak ook een vergelijking met de theoretische situatie waar van alle milieuruimte die de regelgeving biedt, gebruik wordt gemaakt. Pas dan kan gelijkwaardigheid worden aangetoond.

### **Verbetervoorstel 3**

Betrek omwonenden en andere betrokkenen actief bij de evaluatie.

### **Hinderbeleving**

De huidige methodiek met de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's sluit niet aan bij de hinderbeleving van de omwonenden. De maximale toegestane (berekende) geluidsbelasting verdeeld over een jaar is niet bepalend voor de mate van hinder. Hinder wordt veroorzaakt door een (serie van) evenement(en). Daarbij spelen de duur, de frequentie maar ook de voorspelbaarheid en bijvoorbeeld het maximale geluidsniveau een rol. Misschien kan spreiding, of juist concentratie, de hinder beperken of bijvoorbeeld het invoeren van rustperiodes. Ook van het toepassen van de nieuwste technologie, zodat de vliegpaden nauwkeuriger gevolgd worden, verwachten wij positieve effecten.

### **Verbetervoorstel 4**

Het is van groot belang dat u de uitkomsten van het onderzoek naar hinderbeleving van het RIVM, dat naar verwachting eind 2005 gereed is, bij de evaluatie betreft. Met deze gegevens kunt u dan zoeken naar mogelijkheden om hinder te beperken en het beleid zodanig aanpassen, dat het beter aansluit op de daadwerkelijk ervaren hinder, waardoor het effectiever zal zijn en beter tegemoet komt aan verwachtingen van bewoners.

### **Verbetervoorstel 5**

Voortdurend moet gezocht worden naar mogelijkheden die de hinder beperken. Leg deze zorgplicht voor hinderbeperking, die bij de rijksoverheid ligt, wettelijk vast. Maak duidelijk wie (welk orgaan) welke verantwoordelijkheid draagt.

### **Verbetervoorstel 6**

Implementeer (binnen een vastgestelde termijn) de meest geavanceerde technologie, waardoor de vliegtuigen de vliegpaden heel precies kunnen vliegen.

### **Dubbeldoelstelling**

De dubbeldoelstelling (mainport en milieu) die wordt gehanteerd wekt verwachtingen bij bewoners die op veel fronten niet wordt ingelost. De meeste omwonenden rekenden erop dat de geluidsoverlast zou afnemen na ingebruikname van de vijfde baan. In sommige regio's is desondanks sprake van een enorme toename van de geluidsoverlast. Dat is voor de bewoners onbegrijpelijk. Het is door de luchtvaartsector en het rijk onvoldoende duidelijk gemaakt wat de omwonenden konden verwachten. Het is van groot belang dat beide partijen hier in de toekomstige communicatie volstrekt helder over zijn en er de verantwoordelijkheid voor nemen.

### **Verbetervoorstel 7**

Communiceer helder dat de dubbeldoelstelling niet gerealiseerd is, omdat veel omwonenden er vanwege de saldobenadering aanzienlijk op achteruitgaan. Maak de consequenties

duidelijk en neem er verantwoordelijkheid voor.

### **Nachtvluchten**

Uit het slaapverstoringsonderzoek "vergelijking schattingen slaapverstoringsonderzoek Schiphol met referentiegetal PKB Schiphol" van het RIVM blijkt dat er meer slaapverstoring plaatsvindt in een grotere omgeving rond de luchthaven dan werd aangenomen. Een reductie van de slaapverstoring van 20% is mogelijk door de nachtperiode te verlengen tot 7.00 uur. Dit tijdstip wordt bovendien in alle andere milieuregels rond inrichtingen gehanteerd en sluit beter aan op de beleving van de omwonenden. Het is hierbij niet de bedoeling dat die vluchten dan zodanig over de nacht worden verspreid dat de overlast toeneemt. Uit het RIVM rapport blijkt dat de gevolgen voor de luchthaven van deze maatregel beperkt zijn. Wij menen dan ook dat de gezondheid van de omwonenden zwaarder moet wegen.

### **Verbetervoorstel 8**

Verleng de nachtperiode van 6.00 uur naar 7.00 uur.

### **Gezondheid**

Het is voor omwonenden belangrijk om te weten wat de invloed is van het gebruik van de luchthaven op hun gezondheid. Het slaapverstoringsonderzoek en de gezondheidskundige evaluatie zijn in dat kader zeer belangrijk. Aansluitend hierop moet snel duidelijk zijn welke effecten er zijn op luchtverontreiniging, geur en externe veiligheid. Deze moeten helder aan de omwonenden worden gecommuniceerd.

### **Verbetervoorstel 9**

Intensiveer het onderzoek naar de gezondheidseffecten van het gebruik van de luchthaven en communiceer hierover. Maak beter bekend welke onderzoeken gaande of te verwachten zijn en hoe u met de resultaten omgaat.

### **Luchtkwaliteit**

Luchtkwaliteit, met name langs wegen, vormt een steeds belangrijker knelpunt in Nederland. Het toenemende verkeer leidt tot meer doden ten gevolge van luchtverontreiniging. Ook zien overheden zich geconfronteerd met een beperking van bouwmogelijkheden nabij wegen en van mogelijkheden om bestaande wegen uit te breiden.

Daarnaast blijkt uit onderzoek door het RIVM (gepubliceerd in 2005, gegevens uit 2002) dat tot op een afstand van ongeveer 10 km, 6% van de omwonenden ernstige geurhinder ondervinden. Op het moment dat dit onderzoek werd uitgevoerd was de Polderbaan nog niet in gebruik. Als vervolg op deze studie zal een panel jaarlijks worden gevolgd, om de invloed van veranderingen rond Schiphol vast te stellen. In deze studie geeft 35% van de bevolking in de Schipholregio aan bezorgd te zijn over het optreden van gezondheidsklachten door luchtverontreiniging.

Daar vooral het taxiën bij de ingebruikname van de Polderbaan aanzienlijk is toegenomen is het goed mogelijk dat de geurhinder in de regio is toegenomen. Ook is de verwachting dat het gebied waarbinnen geurhinder plaatsheeft, met het baangebruik is gewijzigd.

### **Verbetervoorstel 10**

Wij doen een dringend beroep op u om bij besluitvorming rond eventuele uitbreidingen van de Luchthaven Schiphol de consequenties van de verkeersaantrekkende werking in al zijn facetten mee te wegen.

### **Verbetervoorstel 11**

Aanvullend op het reeds door het RIVM in gang gezette onderzoek, stellen wij voor dat onderzoek wordt verricht om vragen van omwonenden te kunnen beantwoorden:

- Welke stof(fen) liggen ten grondslag aan de typische geur?

- Wat is de concentratie van deze stof(fen) in de regio van Schiphol?
- Is er verandering opgetreden in de verspreiding, het aantal en de mate geurgehinderden in de regio van Schiphol na de ingebruikname van de Polderbaan?
- Hoe kan de geurhinder worden beperkt ?

### **Handhavingspunten**

Er is veel zorg bij omwonenden en gemeentebesturen dat het aantal handhavingspunten niet volstaat om de woonbebouwing te beschermen.

Verdichting van het netwerk van handhavingspunten kan deze onzekerheden waarschijnlijk wegnemen en de omwonenden meer bescherming bieden.

Bovendien wordt binnen noch buiten de voormalige 35 Ke-contour bescherming geboden. Dit is een verslechtering ten opzichte van de PKB. Ten behoeve van de gelijkwaardigheid moeten dan ook beschermingsniveaus worden vastgesteld voor woongebieden binnen en buiten de contour.

### **Verbetervoorstel 12**

Zorg voor voldoende handhavingspunten om woongebieden goed te beschermen, óók binnen en buiten de ring van handhavingspunten (zie ook verbetervoorstel 1).

### **Externe veiligheid**

Ten aanzien van het aspect veiligheid verwijzen wij u naar de conclusies uit het door het RIVM opgestelde rapport – ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol, 1990-2010 (620100004/2005) waaruit blijkt dat de kans op een ramp met meer dan 40 slachtoffers, het zogenaamde groepsrisico, ten gevolge van Schiphol volgens RIVM en NLR momenteel twee keer zo groot is als in 1990.

Het RIVM laat in haar rapport zien dat *“het groepsrisico toeneemt doordat er meer bedrijven en kantoren bij de luchthaven zijn gekomen en doordat de luchtvaart 60% gevaarlijker is geworden. Weliswaar zijn vliegtuigen iets veiliger geworden, maar het aantal vluchten op Schiphol is verdubbeld en de vliegtuigen zijn tegenwoordig groter dan in 1990 waardoor de kans op een vliegramp aanzienlijk is toegenomen. Niet alleen in relatief kleine gebieden rondom de luchthaven, maar bijna overal als gevolg van de toegenomen groei van het luchtverkeer. Zonder de Polderbaan zouden de risico's nog groter geweest zijn. De winst van de Polderbaan is echter bij lange na niet genoeg om de kans op een ramp binnen de wettelijke grenzen te houden”*.

### **Verbetervoorstel 13**

Leg helder beleid vast over groepsrisico in wet- en regelgeving, maak de consequenties hiervan voor sector en omgeving duidelijk, geef aan hoe de handhaving hierop wordt ingericht en welke alternatieven er voor de omgeving zijn.

### **Ruimtelijke beperkingen**

Naast milieuregels voor het gebruik van de luchthaven, geven de Schipholwet en de bijbehorende besluiten ruimtelijke beperkingen. In de afgelopen jaren zijn deze door nieuwe regelgeving meerdere keren veranderd. Hoewel er op een aantal punten discussie was over de invulling ervan, gaf het luchthavenindelingbesluit (LIB) invulling aan een grote wens van de omliggende gemeenten, namelijk planologische duidelijkheid.

Kort daarna gaf de Nota Ruimte toch weer een uitbreiding van deze beperkingen. Wij menen dat de Nota Ruimte hiervoor niet het geëigende instrument is omdat de Schipholwet en het LIB duidelijk aangeven dat de ruimtelijke beperkingen wegens het gebruik van de luchthaven in het LIB worden vastgelegd. Daar moeten gemeenten dan ook op kunnen vertrouwen.

Wij zijn van mening dat het rijk bij het opleggen van ruimtelijke beperkingen aan de omgeving van Schiphol, in ieder geval uit zou moeten gaan van duidelijk gemotiveerde en

eenduidige regels. Hiervan is ons inziens geen sprake bij het in de Nota Ruimte gehanteerde begrip "gelegen aan de 20 KE contour". Op deze wijze is voor ons volstrekt onduidelijk waar wel en geen woningbouw mag plaatsvinden. Bovendien ontgaat ons ook de motivering achter deze ruimtereservering.

Wij vragen ons af of het LIB nu weer wordt aangepast en wij wederom geconfronteerd worden met een voorbereidingsbesluit en de noodzaak om alle bestemmingsplannen aan te passen. Dit zou voor ons, maar ook voor onze inwoners en bedrijven een zware en ongewenste belasting opleveren.

Daarnaast worden het ministerie van VROM en onze organisaties onnodig belast met toetsing van kleine bouwaanvragen en bestemmingsplannen aan het LIB. Te denken valt bijvoorbeeld aan de toetsing van woninguitbreidingen aan het LIB. In deze situatie neemt het aantal geluidsbelaste woningen niet toe, zodat een toets door de minister in dergelijke gevallen naar onze mening geen doel treft.

#### **Verbetervoorstel 14**

Om de uitvoering van het LIB eenvoudiger en sneller te maken is het nodig dat :

- er heldere circulaire komen ten behoeve van de beoordeling van bouwinitiatieven;
- een heldere grens voor het bouwverbod : de 20 KE contour;
- er doelgericht in plaats van normgericht wordt omgegaan met grenzen aan geluid en veiligheid;
- er een vergaande mandatering naar de VROM-inspectie plaatsvindt, zodat er snel beslissingen genomen kunnen worden op ontheffingsverzoeken;
- er voor licht bouwvergunningplichtige bouwwerken een algemene verklaring van geen bezwaar komt.

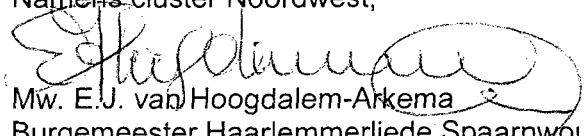
We vertrouwen erop dat we onze verbetervoorstellen voldoende duidelijk hebben uiteengezet en zien uw reactie met belangstelling tegemoet. Uiteraard zijn wij bereid tot nadere toelichting. U kunt hiervoor met één van de clustertrekkers contact opnemen.

Hoogachtend,

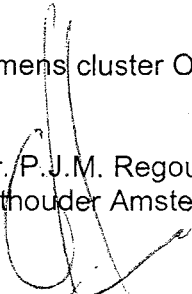
Namens cluster Noordmidden,

  
Dhr. R.J. Linnenkamp  
Wethouder Zaanstad;

Namens cluster Noordwest,

  
Mw. E.J. van Hoogdalem-Arkema  
Burgemeester Haarlemmerliede Spaarnwoude;

Namens cluster Oost,

  
Dhr. P.J.M. Regouin  
Wethouder Amstelveen;

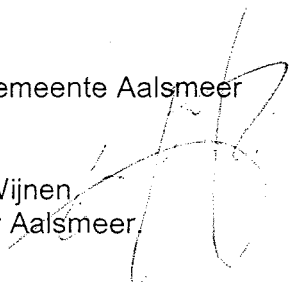
Namens Cluster Noord,

  
Dhr. H.H. Eilert  
Wethouder Uitgeest;

Namens cluster Zuidoost

  
Mw. H.L. Groen  
Burgemeester Uithoorn;

Namens gemeente Aalsmeer

  
Dhr. C.J. Wijnen  
Wethouder Aalsmeer





Gemeente Haarlemmerliede  
en Spaarnwoude

**Gemeentehuis**

Haarlemmerstraatweg 51 1165 MJ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 407 90 90

**Afdeling Ruimte**

Teding van Berkhoutweg 3 1165 LZ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 497 81 53

**Postadres**

Postbus 83 1160 AB Zwanenburg

**Website:** [www.haarlemmerliede.nl](http://www.haarlemmerliede.nl)

**E-mail:** [post@haarlemmerliede.nl](mailto:post@haarlemmerliede.nl)

Aan de inwoners van de gemeente  
Haarlemmerliede en Spaarnwoude

<b>Uw brief van</b>	<b>Uw kenmerk</b>	<b>Ons kenmerk</b>	<b>Bijlagen</b>
<b>Behandeld door</b>		<b>Datum</b>	<b>Onderwerp</b>
Mirjam Peereboom		April 2005	Uitnodiging

Geachte heer/mevrouw,

Wilt u uw ervaringen met Schiphol delen? Hebt u ideeën over hoe het Schipholbeleid beter zou kunnen? Kom dan **maandagavond 9 mei om 19.30 uur** naar de Zoete Inval in Haarlemmerliede om met elkaar daarover van gedachten te wisselen.

In 2003 is op Schiphol de nieuwe Polderbaan in gebruik genomen, dit is niet ongemerkt aan u voorbij gegaan. Op dat moment is ook een nieuwe wet in werking getreden waarin regels en grenzen staan om de effecten van het vliegverkeer te beheersen. Om de gelijkwaardigheid van de nieuwe wetgeving te kunnen toetsen is in 2003 ook vastgesteld dat de nieuwe wetgeving na 3 jaar – dus in 2006 – geëvalueerd moet worden.

Als onderdeel van deze evaluatie nodigt het ministerie van Verkeer en Waterstaat betrokkenen uit praktijkervaringen te verzamelen en eventueel voorstellen voor verbetering van het beleid te doen. Er ligt momenteel een Plan van aanpak Evaluatie Schipholbeleid waarop een ieder tot 1 juli kan reageren. U kunt dit plan van aanpak downloaden op [www.evaluatieschiphol.nl](http://www.evaluatieschiphol.nl) of inzien bij de afdeling Ruimte, Teding van Berkhoutweg 3 te Halfweg.

### **Ervaringen**

Hoewel u uiteraard vrij bent om zelf uw reactie aan het ministerie kenbaar te maken hebben wij besloten de inwoners van Haarlemmerliede en Spaarnwoude actief te betrekken bij de evaluatie van het Schipholbeleid. Wij nodigen u uit om tijdens de bijeenkomst van 9 mei uw positieve en negatieve ervaringen aan te geven en suggesties te doen voor verbeteringen van het Schipholbeleid. De bedoeling is ervaringen en verbeteringssuggesties van individuele inwoners te verzamelen. Die ervaringen zullen worden verwerkt in een notitie en samen met uw en onze verbeteringssuggesties aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat verstuurd.

**garant voor de groene buffer!**

Het gemeentehuis is per openbaar busvervoer te bereiken vanuit Haarlem  
(via lijn 80) en vanuit Amsterdam (via lijn 80 en 85)  
Bank Nederlandse Gemeenten 28.50.03.224 Postbank 66797

**Programma maandag 9 mei 2005**

Locatie: de Zoete Inval Haarlemmerliede, Claes van Kietenzaal

19.30-19.45 - Ontvangst en inschrijving

19.45-20.00 - Opening en welkom door burgemeester E.J. van Hoogdalem-Arkema

- Aanleiding bijeenkomst
- Toelichting huidig schipholbeleid
- Doel en programma bijeenkomst

20.00-21.30 - Discussie in groepen

- Kennismaken
- Positieve ervaringen
- Negatieve ervaringen
- Groeperen en rangschikken negatieve ervaringen
- Inventariseren verbetervoorstellen

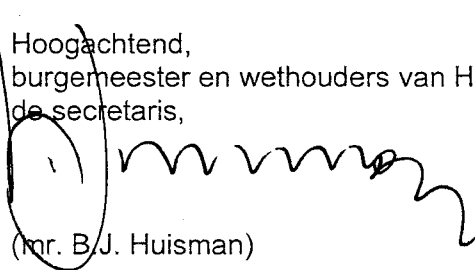
21.30-21.45 - Pauze

21.45-22.15 - Presentatie resultaten

- Toelichting vervolg en afsluiting

Wij zien uit naar een vruchtbare gedachtewisseling met u.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude,  
de secretaris,

  
(mr. B.J. Huisman)

de burgemeester,

  
(E.J. van Hoogdalem - Arkema)

## **Verslag evaluatieavond Schipholbeleid, 9 mei 2005**

Op maandagavond 9 mei 2005 heeft de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude een evaluatieavond gehouden in de Zoete Inval te Haarlemmerliede. Onderwerp van de avond is het Schipholbeleid, de directe aanleiding daarvoor is het plan van aanpak voor de evaluatie van de Wet luchtvaart waarop iedereen tot 1 juli 2005 kan reageren.

Alle inwoners van de gemeente hebben voor deze avond een uitnodiging ontvangen, circa 70 inwoners waren aanwezig. Het doel van de avond is om positieve en negatieve ervaringen met elkaar te delen en om tot verbetervoorstellen te komen. Deze punten zijn in 4 workshops besproken. In dit verslag zijn de ervaringen en verbetervoorstellen uit de 4 groepen zoveel mogelijk geclusterd, waarbij geprobeerd is de oorspronkelijke tekst zoveel mogelijk te behouden.

### **Positief:**

- Werkgelegenheid, economisch belang.
- Nabijheid Schiphol, met name voor vakanties.
- Minder overlast in Spaarndam na wijziging uitvliegroute.
- Vriendelijke klachtenafhandeling CROS.

### **1. Controle en handhaving**

- Zijn er voldoende sancties tegen de piloten die zich schuldig maken aan het overtreden van de regels?
- Onafhankelijke en scherpe controle op het functioneren van de luchtverkeersleiding. Voorkomen dat eventuele 'missers' niet gepubliceerd worden.
- Scherpere regelgeving en betere handhaving van de voorgeschreven routes; geen gesjoemel bij toezicht.

### **Verbetersuggestie:**

- Controle en handhaving moet plaatsvinden door een onafhankelijke organisatie.

### **2. Vliegroutes/nachtregime**

- Overlast door 'uitwaaieren' vanaf Polderbaan, overlast in Spaarndam
- Vanaf de Zwanenburgbaan wordt alle kanten uitgevlogen, overlast in Halfweg

### **Verbetersuggestie:**

- In- en uitgaand verkeer weer langs strakke routes laten vliegen.
- Inzicht in de 'spelregels', duidelijkheid over wanneer en waar gevlogen wordt.
- Instellen van een 'vliegrust-periode'. Flexibel gebruik van de start- en landingsbanen waardoor er een bepaalde periode per dag niet vanaf de baan gevlogen wordt.
- Invoering van een andere landingsmethodiek waardoor minder lawaai wordt geproduceerd.
- Verlengen van de nachtperiode (van 6 naar 7 uur) en afschaffen van nachtvluchten.

### **3. Beperking/grens groei, verplaatsing/uitplaatsing/toekomst**

- Vraagtekens zetten bij verdere groei, hoe gaat de toekomst eruit zien?
- Aan verdere uitbreiding moet een grens gesteld worden. Zeshonderdduizend is mooi genoeg.
- We moeten ons richten op andersoortig vliegverkeer, vracht en charters naar Lelystad o.i.d.
- Aandringen op studie naar een andere locatie voor de luchthaven.

### **Verbetersuggestie:**

- Gemeente moet uitzoeken hoe het met de planning zit van de 6<sup>e</sup> en 7<sup>e</sup> baan, laat zwart op wit zien dat die banen er niet komen (duidelijkheid!).

- Bied bewoners perspectief op verbetering o.a. door een heldere grens aan de groei te stellen.

#### **4. CROS**

- De CROS moet veel beter functioneren, er worden veel klachten ingediend zonder dat daar een reactie op komt.
- Criteria CROS zijn schimmig, klachten worden misbruikt om de zaak nog verder juridisch dicht te timmeren.
- In de CROS komen de belangen van bewoners niet goed tot hun recht. Deskundigen vanuit de andere belanghebbenden hebben te grote invloed.
- Onduidelijkheid over bevoegdheden en macht van de CROS; onduidelijkheid over wat er met de klachten gebeurt.

#### **Verbetersuggestie:**

- De registratie van klachten moet drastisch verbeterd worden en de burger moet kunnen weten wat mag en niet mag.
- In de CROS moet de onevenwichtigheid eruit gehaald worden, door de positie van de burgers te versterken. Het is nu een 'sus-club'.
- Klachten dienen altijd serieus genomen te worden. Vluchtgegevens kloppen niet altijd met de werkelijke uitvliegroute.
- De samenstelling van de CROS veranderen in een orgaan waarin de luchthaven Schiphol en de omwonenden vertegenwoordigd zijn. Laat de inwoners, net als bij de samenstelling van de waterschappen hun stem uit brengen op kandidaten voor de CROS.
- De CROS omvormen tot een besluitvormend orgaan.
- Rapportages herkenbaarder en toegankelijker maken.

#### **5. Geluid**

- Beter meten en meer meetpunten, een dichter meetnet, geen berekenmethode.

#### **Verbetersuggestie:**

- Bijdrage vlieglawaai in vliegticket.

#### **6. Beleid/isolatie/compensatie**

- De procedure van het Schadeschap Schiphol is uiterst moeizaam, hoge advocaatkosten die niet vergoed worden.

#### **Verbetersuggesties:**

- De schaderegeling aanpassen. Mogelijkheden creëren om te kunnen verhuizen naar andere regio's.
- Kosten van isolatiepakket aan burgers uitkeren zodat ze het zelf kunnen doen; wel controle hierop.

#### **7. Onduidelijkheid/informatievoorziening/betrouwbaarheid**

- Als duidelijk zou zijn geweest wat de toekomst was dan had ik niet in Spaarndam gekocht.
- Isolatie in Spaarndam zou niet nodig zijn omdat dit buiten de contour valt, terwijl de vliegtuigen bij ons over komen.
- De hinder lijkt beetje bij beetje elk jaar opgehoogd, dit geeft een onvoldoende beeld van de toekomst.
- Het werkelijke probleem rond Schiphol is: de grote onbetrouwbaarheid van de overheid!

**Verbetersuggestie:**

- Er moet één verantwoordelijke zijn die alle partijen richtlijnen kunnen geven. Nu verschuilt de één zich achter de zeggenschap van de ander.
- Betere informatie naar omwonenden. Denk aan een soort 'Schiphol-mededeling' vergelijkbaar met de verwachting voor hooikoortspatiënten.
- Eerlijke en betrouwbare voorlichting en onafhankelijk controle of normen worden gehandhaafd (geloofwaardigheid).

**8. Milieu**

- We gaan naar 800.000 vliegbewegingen per jaar, dat betekent ook meer luchtverontreiniging.
- Aangegeven moet worden wat en hoeveel die verontreiniging is.
- De normen moeten aangescherpt worden.
- Bij de meetpunten moet ook de luchtkwaliteit en de windrichting betrokken worden.
- Betere controle op luchtverontreiniging, en frequenter controleren.
- Belasting op kerosine.

**Verbetersuggestie:**

- De milieueffecten worden nog steeds berekend, er moet daadwerkelijk gemeten worden.
- De uitstoot van Schiphol moet losgekoppeld worden en een eigen plafond krijgen.

**9. Beperking RO/voorzieningen**

- (Externe) veiligheid remt ruimtelijke ontwikkelingen in de veiligheidszones, bedrijven die daarin liggen kunnen nergens op rekenen.
- Door de bouwbeperkingen vanwege Schiphol rijzen de grondprijzen de pan uit.
- Bij Schiphol is de basisfout dat gedacht is dat hier de ruimte was voor uitbreiding. De ruimtelijke ordening van Nederland loopt spaak.
- Afbraak voorzieningen door beperkingen (woning)bouw en geluidsoverlast.

**Verbetersuggestie:**

- Herstellen van en/of duidelijkere normen voor bedrijven. Geen 'dubbel' beleid met betrekking tot bedrijven en woningen.

**Samenvattend luidt de conclusie, die als een rode draad door de discussies liep, dat men duidelijkheid wil hebben over het eindplaatje vanwaar uit verder aan verbeteringen van de situatie gewerkt kan worden. Men is de steeds verschuivende normen zat!**



naderingspatroon (met Continuous Descent Approach en vaste routes over zee) worden gehandhaafd.

*Verbetervoorstel 2: Geef CROS meer invloed richting het Rijk*

De doelstelling van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol is verbetering van de geluidhindersituatie. De bewegingsruimte van de CROS is echter beperkt, aangezien het geen adviserende functie heeft en omdat het alleen verbeteringen van hinder mag voorstellen binnen de gestelde randvoorwaarden van de Wet Luchtvaart. CROS kan dus geen of weinig invloed uitoefenen op het vlak van geluidhinder, dus het doel waarvoor zij is opgericht slechts beperkt realiseren. Het lijkt noodzakelijk dat de CROS meer invloed krijgt en ook meer ruimte krijgt om (buiten het Schipholbeleid om) adviezen te geven.

*Verbetervoorstel 3: biedt financiële mogelijkheden tot bij-isolatie*

Het is in het huidige stelsel onvoldoende gewaarborgd dat reeds geïsoleerde woningen voldoende geïsoleerd blijven. De verandering van het wettelijke stelsel omtrent Schiphol leidt tot verandering van de geluidsbelasting in de Schipholregio. De mate van isolatie is niet altijd als gevolg daarvan aangepast. Daarnaast dient ook controle plaats te vinden of de kwaliteit van de isolatie van reeds geïsoleerde woningen, ook na verloop van tijd voldoet aan de normen. Er moet dus geïnventariseerd worden of de woningen (nog steeds) voldoende geïsoleerd zijn en of het mogelijk is om woningen in de Schipholregio bij te isoleren (en hier budget voor vrij te maken).

*Verbetervoorstel 4: isolatie nieuwbouw*

Gelet op het feit dat zeer veel mensen 's nachts in hun slaap worden gestoord door vliegtuiglawaai, stellen wij voor dat bij nieuwbouw slaapkamers standaard extra geïsoleerd worden. En dat hiervoor financiële middelen ter beschikking worden gesteld. Voorkomen is nu eenmaal goedkoper dan genezen.

*Verbetervoorstel 5: voorzie alle vliegtuigen van technologie die de landing en de start van vliegtuigen beter reguleert*

Onlangs is de gemeente op de hoogte gebracht van technologie die de landing en de start van vliegtuigen beter kan reguleren. Dit lijkt een belangrijk instrument om geluidhinder te verminderen. Het instrument kan er wellicht voor zorgen dat er minder 'per ongeluk' over dorpskernen gevlogen wordt.

*Verbetervoorstel 6: Verdicht het net van handhavingspunten op de 35 KE-contour*

In het nieuwe stelsel is de Schipholregio slecht beschermd tegen geluidsoverlast. Er zijn te weinig handhavingspunten in de woongebieden. Het Schipholbeleid zou op dit punt moeten worden aangescherpt. Dit zou het wantrouwen van burgers richting het ministerie en Schiphol wellicht doen verminderen.

*Verbetervoorstel 7: pilot ruimere bocht vliegen om Leimuiden*

Sinds het verdwijnen van ongeveer 100 handhavingspunten wordt bij vervroegd indraaien op de Kaagbaan uit Oostelijke richting opmerkelijk meer recht over het dorp Leimuiden gevlogen dan voorheen. Wij verzoeken U als pilot na te gaan of het mogelijk is bij het vervroegd indraaien een iets ruimere bocht om Leimuiden heen te nemen, waardoor

voornamelijk weiland wordt overvlogen en niet de woonkern. Uiteraard verwachten wij dat eerst de mogelijke effecten hiervan worden berekend en daarna een proefjaar met aan het eind een evaluatie.

*Verbetervoorstel 8: Meten ter validering van het rekenen*

Uit metingen blijkt dat er flinke verschillen zijn tussen de berekende en gemeten geluidbelasting. Noch de sector, noch de omgeving is gebaat bij de onrust die er omtrent de verschillen tussen meten en rekenen is ontstaan. Wij pleiten er daarom voor dat het Rijk spoedig overgaat tot het valideren van de rekengegevens en het aanpassen van het beleid op basis van de juiste rekengegevens.

### **Ruimtelijke beperkingen**

*Verbetervoorstel 9: houdt in beleid rekening met de groeiruimte binnen de milieu- en veiligheidsgrenzen van zowel Schiphol als van gemeenten.*

Een van de drie vragen die in de evaluatie aan de orde komt is 'is het beleid effectief (wordt overlast beheerst en heeft de mainport groeiruimte binnen de milieu- en veiligheidsgrenzen). Wij vinden dit een te beperkte benadering van de complexe ruimtelijke situatie rondom Schiphol. Wij missen de vraag of gemeenten groeiruimte hebben binnen de milieu- en veiligheidsgrenzen.

*Verbetervoorstel 10: duidelijk gemotiveerde en eenduidige beschrijving van het beperkingengebied*

Aan onze gemeenten worden ruimtelijke beperkingen opgelegd door middel van het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Wij lopen daarbij tegen een aantal problemen op. Wij zijn van mening dat het Rijk bij het opleggen van ruimtelijke beperkingen aan de omgeving van Schiphol, in ieder geval uit zou moeten gaan van duidelijk gemotiveerde en eenduidige regels. Ons inziens ontbreekt dit in het huidige beleid.

*Verbetervoorstel 11: verduidelijken en definiëren van de mogelijkheden en restricties omtrent bouwinitiatieven in het beperkingengebied.*

Vaak bestaat er op voorhand onduidelijkheid over de mogelijkheden binnen de beperkingen van het LIB. Bij ruimtelijke projecten moeten gemeenten van tevoren weten wat de mogelijkheden zijn binnen het project. Het LIB is multi-interpretabel. Gemeenten lopen hier tegenaan bij de ontwikkeling van de ruimte in het gebied dat wordt beperkt door het LIB. Het feit dat het LIB aan interpretatie onderhevig is, betekent ook dat de VROM-inspectie, die hierin altijd het laatste woord heeft, veel invloed heeft bij de toetsing van bouwplannen.

*Verbetervoorstel 12: het beperkingengebied dusdanig wijzigen dat het centrum van Leimuiden buiten de contouren valt.*

Voor het centrum van Leimuiden geldt dat ontheffing van het LIB nodig is, om verder te gaan met de ontwikkelingen. Deze beperking gaat dwars in tegen de door de gemeente Jacobswoude noodzakelijk geachte ontwikkeling van dit centrum. Aangezien vooraf niet duidelijk is of de ontheffing al dan niet zal worden toegezegd, brengt dit veel onzekerheid met zich mee. Voordat ontheffing van het LIB kan worden aangevraagd, worden al veel kosten gemaakt. In dergelijke gevallen zou een principe-uitspraak in een eerder stadium



mogelijk moeten zijn. Aangezien dit vooralsnog niet mogelijk is, stellen wij voor dat het beperkingengebied dusdanig wordt gewijzigd dat het centrum van Leimuïden buiten de contouren valt. Op deze manier wordt voorkomen dat de verdere ontwikkeling van deze dorpskern onnodig wordt belemmerd.

*Verbetervoorstel 13: geef een algemene verklaring van geen bezwaar af voor licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken*

Door het LIB ligt de hele ruimtelijke ontwikkeling binnen het beperkingengebied stil. Zelfs licht- bouwvergunningplichtige bouwwerken (dakkapellen bijvoorbeeld) vergen een goedkeuring van de ministers van VROM en V&W. Dit wordt ervaren als onnodig veel werk voor de gemeente. Ook levert dit een grote hoeveelheid werk op voor de ministeries. Immers, voor licht- bouwvergunningplichtige bouwwerken moet zelfs een verklaring van geen bezwaar worden aangevraagd.

### **Motie Baarda**

*Verbetervoorstel 14: gelijkwaardigheid aan PKB waarborgen voor nu en de toekomst.*

Ons is gelijkwaardigheid beloofd van de Wet Luchtvaart ten opzichte van de PKB Schiphol en Omgeving. Dit staat verwoord in de Motie Baarda. Voor de gemeente betekent gelijkwaardigheid niet de 'per saldo benadering' die u hanteert. Gelijkwaardigheid betekent dat de gemeente er qua geluidhinder niet op achteruit gaat in de nieuwe situatie. In het Plan van Aanpak hebben wij echter geen garantie gevonden voor een adequate toetsing van het stelsel aan de uitgangspunten van de PKB.

### **Luchtkwaliteit**

*Verbetervoorstel 15: continu aandacht voor luchtkwaliteit*

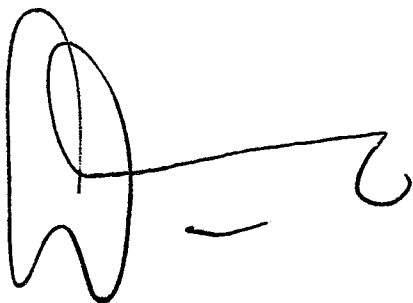
Luchtkwaliteit, met name langs wegen, vormt een steeds belangrijker knelpunt in Nederland. Het toenemende verkeer leidt tot vroegtijdig overlijden ten gevolge van luchtverontreiniging. Ook zien overheden zich geconfronteerd met beperktere mogelijkheden om te bouwen langs wegen, dan wel bestaande wegen uit te breiden. Wij doen een dringend beroep op u om bij besluitvorming rond eventuele uitbreidingen van de Luchthaven Schiphol de consequenties voor de luchtkwaliteit in acht te nemen, bijvoorbeeld door de verkeersaantrekkende werking mee te wegen.

Wij menen dat de bovenstaande verbetervoorstellen bijdragen aan het effectueren en verbeteren van het Schipholbeleid. Wij gaan er vanuit dat u onze verbetervoorstellen in uw overwegingen om het Schipholbeleid aan te passen zult meenemen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie van de gemeente Alkemade kunt u contact opnemen met mevrouw M. Radema van de afdeling Wonen en milieu (telefoon 071-3327203) en voor informatie van de gemeente Jacobswoude kunt u contact opnemen met mevrouw A. van Ginkel van het bureau milieuzaken (telefoon 0172-503147).

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Alkemade,	de burgemeester,
de secretaris,	A.H. Meerburg.
C.J.M.W. Wassenaar	

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.A handwritten signature in black ink, featuring a prominent arch and a horizontal line.

## V00148 Amstelveen

### Verbeteringsvoorstel

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat biedt de gelegenheid om verbeteringsvoorstellen m.b.t de Schiphol geluidsproblematiek in te dienen. Ik maak daarvan graag gebruik met een voorstel in het kader van de tweede doelstelling: vermindering van overlast en veiligheidsrisico's (hier met name vliegveiligheidsrisico's).

Het voorstel betreft aanpassing van van het systeem van baankeuze (noise preferential runways), zoals vastgelegd in de AIP (Aeronautical Information Publication), EHAM AD 2.21 Noise abatement procedures, para 4.3 en wel subpara 4.3.3 Wind criteria.

De wind criteria en ook de zicht criteria in de AIP van Schiphol voldoen m.i. niet aan de desbetreffende ICAO criteria die zijn opgenomen in ICAO Doc. 8168 PANS-OPS waarnaar in de ICAO Annex 6 Aanbeveling 4.4.9.1 wordt verwezen. Zo staat de AIP 20 kt dwarswindcomponent bij 550 m zicht toe terwijl PANS-OPS een maximum component van 15 kt (incl. gusts) bij 1900 m zicht aanbeveelt.

Het is bekend dat het ongevalrisico progressief toeneemt bij start en landing bij harde dwarswind. Dit wordt o.m. geïllustreerd in een NLR presentatie getiteld "Safety aspects of aircraft operations in crosswind" op de 11th Annual European Aviation Safety Seminar (EASS '99) van de Flight Safety Foundation. Er is derhalve een goede reden om ICAO vliegveiligheidsgrenswaarden niet te overschrijden.

Een aspect van een dwarswindcomponent van b.v. 15 kt is dat die zich veelal voordoet bij een actuele wind van aanzienlijk meer dan 15 kt. Wijkt de windrichting (niet 90 gr. maar) b.v. 30 gr. van de baanrichting af dan impliceert 30 kt wind een dwarswindcomponent van 15 kt. Ergo, harde wind zal vaak een dwarswindcomponent van b.v. 15 kt veroorzaken. Bij harde wind blijven de mensen (en daar is het uiteindelijk alles om begonnen) binnen en houden deuren en ramen gesloten. Harde wind betekent ook dat het vliegtuiggeluid veelal overstemd zal worden door het hoge natuurlijke achtergrondgeluid. Niettemin wordt een vliegtuig onder dergelijke omstandigheden m.i. onnodig door het preferential runway systeem naar een minder veilige baan gedirigeerd.

Een soortgelijke redenering geldt bij lage temperaturen en slecht weer.

Deze overwegingen alsmede de effecten van "gusts" en windrichtingsfluctuaties worden voor zover mij bekend niet of nauwelijks in beschouwing genomen bij het bepalen van de numerieke waarden van de geluidshinder en leiden tot baankeuzes die de vliegveiligheidsrisico's m.i. onnodig verhogen.

Mijn voorstel is om het "preferential runway" systeem voor Schiphol zodanig aan te passen dat bovenaangegeven gedachten worden verdisconteerd en dat o.a. bij harde wind een qua vliegveiligheid gunstiger dwarswind-baan wordt toegewezen. Ik ben graag bereid e.e.a. nader toe te lichten.

Hoogachtend,

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

xxxx xx Amstelveen

Tel. XXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX@XXXXX.nl

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

Uithoorn 03-06-2005

## Voorstel voor verbetering uitvliegroute 19L



Vliegtuigen die zeer laag vliegen zijn hier NIET welkom

XXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
xxxx xx Uithoorn

# Inhoud

1. De ervaringen die hebben geleid tot het voorstel. ....	3
2. Een beschrijving van de elementen van het huidige beleid die voor verbetering vatbaar zijn.....	3
3. De concrete voorstellen en/of alternatieven voor het wijzigen van het beleid.....	4
4. Een onderbouwing van het voorstel.....	4
5. Een beschrijving van de consequenties van de voorgestelde wijzigingen voor de mainport en de overlast van die mainport in de omgeving. ....	5
6. Een beschrijving van het mogelijk tijdpad voor implementatie en noodzakelijke voorwaarden voor implementatie.....	5
7. Een inschatting of de voorgestelde verbetering een wijziging van wet- of regelgeving vergt, of niet en inclusief toelichting. ....	5
8. Toelichting: .....	6
<b>Bijlage 1</b> .....	<b>7</b>
Effecten bij het implementeren van het aanpassen van de uitvluchtroute 19L.....	7
<b>Bijlage 2</b> .....	<b>8</b>
Het actuele baangebruik van 20/12/2004.....	8
<b>Bijlage 3</b> .....	<b>9</b>
Tabel uit de bijlage van de ME 2003 .....	9
<b>Bijlage 4</b> .....	<b>11</b>
35 Ke zone voor en na implementatie voorstel.....	11
<b>Bijlage 5</b> .....	<b>12</b>
Voorgestelde uitvliegroute .....	12

## **1. De ervaringen die hebben geleid tot het voorstel.**

Ik heb het idee dat ik onnodig geluidsoverlast heb van vliegtuigen en dat het ieder jaar erger wordt. Ik heb een analyse gemaakt hoe deze geluidsoverlast verminderd kan worden.

Deze resultaten heb ik in dit voorstel verwerkt en ook beschikbaar gesteld aan het Platform Uithoorn dat in 2004 is opgericht en ruim 1600 sympathisanten heeft. Deze sympathisanten wonen voor 60% in Uithoorn noord (Legmeer), voor 30% in Uithoorn zuid (Meerwijk) en voor 7% in Uithoorn west (De Kwakel)

Mijn voorstel is om de uitvliegroute 19L van de Aalsmeerbaan te verbeteren waardoor de geluidsoverlast boven Uithoorn drastisch vermindert. Het heeft betrekking op eigen ervaringen opgedaan na 20 februari 2003 toen de polderbaan in gebruik is genomen.

## **2. Een beschrijving van de elementen van het huidige beleid die voor verbetering vatbaar zijn.**

Bij een toelichting op het ontwerp luchthaven verkeersbesluit heeft de minister twee punten gesteld:

1. *Het uitgangspunt voor de bepaling van de ligging van de luchtverkeerswegen is geweest dat ze zo min mogelijk boven woongebieden zijn geleden*

De uitvliegroute 19L ARNEM/ANDIK van de Aalsmeerbaan met een korte linker bocht voldoet hier niet aan. We hebben inmiddels 8 jaar ervaring met deze uitvliegroute. De actuele vliegroute, zie Fanomos plaatje in bijlage 2 toont aan dat de meeste vliegtuigen niet langs maar over Uithoorn vliegen. Blijkens de nu beschikbare informatie kan het daar ook niet aan voldoen omdat er een ontwerpfout in zit, bekend als “Knelpunt Uithoorn”. De praktijk strookt niet met de verwachtingen.

2. *De luchtverkeerswegen moeten zo hoog mogelijk liggen.*

Zo hoog mogelijk vliegen is onmogelijk als er een scherpe bocht zit in de uitvliegroute. Dit is extra hinderlijk omdat er geen startbaan is die zo dicht bij de bebouwde ligt als de Aalsmeerbaan

### **3. De concrete voorstellen en/of alternatieven voor het wijzigen van het beleid.**

De ontwerpfout, de scherpe bocht naar links direct na take off van uitvliegroute 19L ARNEM/ANDIK eruit halen. Dit kan door bij starten dezelfde route te volgen als bij het landen en dan om de Ronde Venen te vliegen zie bijlage 5. Om Uithoorn west te ontlasten stel ik voor de uitvliegroute 19L LEKKO iets te verleggen en handhavingspunt 26 niet links maar rechts te passeren, zie ook bijlage .5

Het idee om de scherpe linkerbocht na take off er uithalen is niet nieuw en is reeds voorgesteld door een MER werkgroep, zie Milieueffectrapport Schiphol 2003, onderzoeksbijlage Overige aspecten, deel 1, Hoofdstuk: Evaluatie van vertrekroutes, zie bijlage 3

Ik stel veel vertrouwen in deze werkgroep die uit de volgende organisaties bestond: OND, RLD/NLA, AAS, CGS, KLM, LVNL, HDL, RLD/DLB, NLR.

Het concrete voorstel in cursief is de letterlijke tekst van deze werkgroep.

*De huidige route tussen Amstelveen en Uithoorn opheffen en situeren tussen Aalsmeer en Uithoorn door naar het zuiden en dan om de Ronde Venen heen- linksom draaien.*

### **4. Een onderbouwing van het voorstel.**

Door de voorgestelde omlegging van de uitvliegroute verwacht ik dat het aantal woningen in Uithoorn dat in de 35 Ke zone vallen terug zal gaan van 350 naar minder dan 10, en de woningen in de 20Ke zone drastisch zullen dalen, zie bijlage 4.

Dit voorstel zal ook een zeer gunstig effect hebben op in 1000 woningen die in aanbouw zijn in de Legmeer West in Uithoorn. Die komen met dit voorstel ook buiten de 35 Ke zone te liggen.

Hier volgt de letterlijke tekst, in cursief, van de bovengenoemde werkgroep (zie bijlage 3):

*Vliegtechnisch is deze aanpassing zeker beter en qua spreiding ook beter beheersbaar. Het wegwerken van een grote bocht direct na take off is altijd een goede zaak. Het vliegpad wordt beduidend langer en loopt langer samen met vooral ook de westelijke routes. De samenloop in afstand met de ARNEM blijft ongeveer identiek met de huidige situatie*

*Totaal gezien in de “vermijdbare hinder sfeer” waarschijnlijk een verbetering met name in Uithoorn Noord. In hoeverre de wijziging acceptabel is voor het milieu kan alleen met een berekening in kaart worden gebracht”.*

## **5. Een beschrijving van de consequenties van de voorgestelde wijzigingen voor de mainport en de overlast van die mainport in de omgeving.**

Ik heb een analyse gemaakt wat de consequenties zijn van de voorgestelde wijziging. Bijlage 1 toont het resultaat. Heel belangrijk is dat de geluidhinder niet verplaatst wordt naar andere gemeenten. Niet alleen Uithoorn maar ook Aalmeer, De Ronde Venen en Amstelveen gaan erop voorruit.

Hier volgt de letterlijke tekst, in cursief, van de bovengenoemde werkgroep:

*Invulling van vermijdbare hinder. Grote verbetering voor noordelijk Gooi. Verslechtering daarentegen voor Breukelen. Nominale ligging route komt dichterbij Utrecht.*

## **6. Een beschrijving van het mogelijk tijdspad voor implementatie en noodzakelijke voorwaarden voor implementatie.**

Volgens het LVNL, waar ik op 23 mei 2003 veel interessante gesprekken heb gehad over mijn voorstel, kost het implementeren zeker een jaar. Ze omarmen het idee omdat het de veiligheid verhoogt wat bij het LVNL de hoogste prioriteit heeft. Ook heb ik in 2005 diverse gesprekken gehad met Mark Kooymans, coördinator van het cluster Milieu, van de gemeente Uithoorn. Die staat ook achter dit voorstel als berekeningen aantonen dat de geluidbelastingreductie die ik claim waar is.

Bij de vorige evaluatie zijn er door gebruikmaking van oude kaarten en grote tijdsdruk verkeerde beslissingen genomen.

## **7. Een inschatting of de voorgestelde verbetering een wijziging van wet- of regelgeving vergt, of niet en inclusief toelichting.**

- De voorgestelde verbetering is een verandering van de vliegroute waardoor de wet aangepast zal moeten worden.
- Ik ervaar geen gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe beleid. De beoogde bescherming die beschreven is in de overgangsbesluiten in de Schipholwet (Stb. 374; artikelen IX t/m XIII) wordt niet gegeven. De motie Baarda wordt in mijn situatie NIET uitgevoerd.



## 8. Toelichting:

Er zijn in het verleden zeer veel beloften en toezeggingen gedaan, enige voorbeelden:

1. Sinds de ingebruikname van de polderbaan is het gebruik van de Aalsmeerbaan bijna verdubbeld. Dit is in tegenstelling met de harde toezeggingen van twee opeenvolgende regeringen dat het gebruik van de Aalsmeerbaan na ingebruikname van de polderbaan minder wordt.
2. De motie Eurlings, van Gijzel, Te Veldhuis uit 2001, waarin werd beloofd, dat de PKB schiphol 1995 gelijkwaardig zou worden omgezet in de (huidige) nieuwe Luchtvaartwet.  
Ik zou de nadruk willen leggen, op de rechtsprincipes van onze rechtsstaat. Als we de overheid niet meer kunnen vertrouwen, is dat een ernstige zaak.  
In de PKB werd o.a. beloofd, dat de Zwanenburgbaan, de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan zouden gaan worden ontzien met de komst van de Polderbaan.
3. Antwoorden op de schriftelijk vragen Nota Ruimte van de Tweede Kamer commissies VROM / LNV / VenW en EZ. (d.d. 20 juli 2004)  
**Vraag 205 Pag. 78:**  
Waarom wordt niet gekozen voor het na de start op de Aalsmeerbaan eerst in vrijwel rechte lijn in zuidzuidoostelijke richting hoogte winnen en vervolgens om Uithoorn heen naar het oosten afbuigen?  
**Antwoord**  
Het optimaliseren van het vliegroustestelsel zal onderwerp zijn van de evaluatie van het Schipholbeleid in 2006.  
Het kabinet acht het niet verstandig op de uitkomsten daarvan vooruit te lopen.
4. In de afgelopen jaren is onder meer in het kader van beroepsprocedures bij de Raad van State toegezegd dat het "knelpunt Uithoorn" een expliciet onderwerp zou vormen van de Evaluatie van wet en stelsel zoals die momenteel aan de orde is.

Een van de drie doelstellingen van de evaluatie van de Schipholwet is "Het vergroten van het draagvlak en (terug)winnen van vertrouwen in het Schipholbeleid". Voor wat betreft Uithoorn kunt u deze doelstelling bereiken door:

- Mijn voorstel in behandeling te nemen en de consequenties door te rekenen.
- De vier bovengenoemde beloften na te komen

# Bijlage 1

<i>Criteria toetsingskader:</i>	
<b>milieu/omgeving (lasten) mainport (lusten)</b>	
• (geluid-)hinder	++
• geluidbelasting	++
• slaapverstoring	0
• veiligheidsrisico's	+
• luchtverontreiniging	0
• gezondheidseffecten	+
• beleving	++
• (groei van) werkgelegenheid	+
• economische meerwaarde	0
• bereikbaarheid –	+
<i>Andere mogelijke aspecten:</i>	
Verplaatsen geluidsoverlast	++
Geur overlast	+
Beheersing van overlast en risico's	+
Vliegtechnisch	++
Vliegzone aantasting	-
Extra berekeningen nodig	-
Afhandelings capaciteit	0/-
Flexibiliteit banengebruik	0
Economisch belang Mainport	+
Ontwikkeling Schiphol	+
Uitvoering motie Baarda	+
Invloed Handhavingpunten:	
Nr 25 Uithoorn Centrum	+
Nr 26 Uithoorn West	-
Gevolgen Gemeenten	++
Gevolgen Rijksoverheid	0
Draagvlak bevolking	++
Draagvlak gemeenten	+
Schiphol als goede buur	+
<i>Ruimtelijke ordening:</i>	
Bereikbaarheid Schiphol	+
Infrastructuur	+
Woningbouw omgeving Schiphol	++
Vestigingsklimaat bedrijven	+
Files rondom Schiphol	+

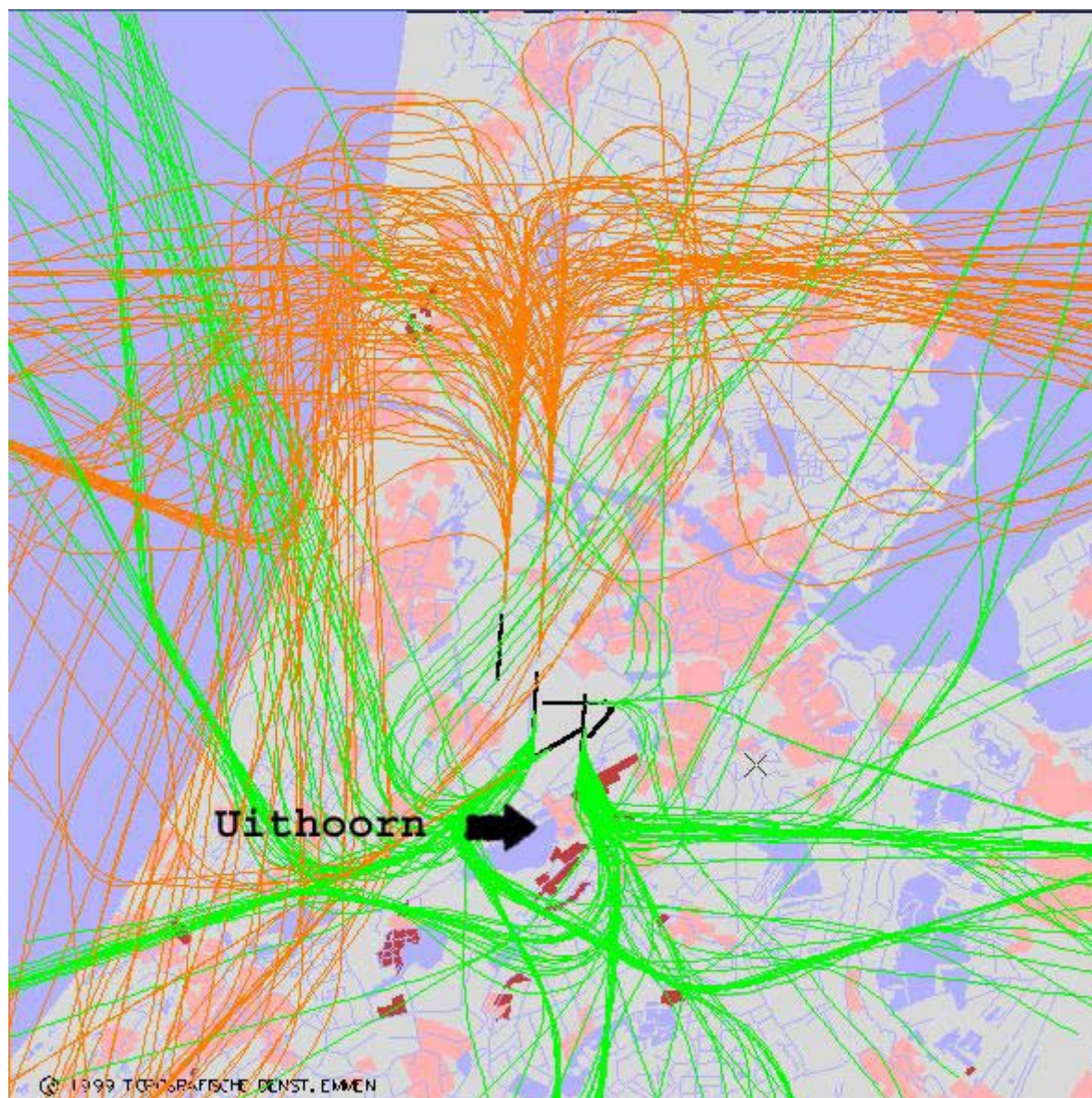
## Effecten bij het implementeren van het aanpassen van de uitvluchtroute 19L

- ++ belangrijk positief
- + positief effect
- 0 neutraal
- negatief effect
- belangrijk negatief effect

## Bijlage 2

Het actuele baangebruik van 20/12/2004

De figuur toont aan dat de actuele uitvliegroute 19L ARNEM/ANDIK de scherpe bocht naar links niet kunnen maken en daardoor over Uithoorn vliegen. Op de figuur in Uithoorn daardoor bijna onzichtbaar.



## Bijlage 3

Tabel uit de bijlage van de ME 2003

### BAAN 19L

nr corr	SID	Voorstel wijziging / Ingebracht door	Weging M	Weging E	Weging Nav	Discussie / Opmerkingen	Consequentie (operationeel)	Invoeren
35	ANDIK 1	Draai naar inbound PAMPUS iets later inzetten / LI	+	+/-	+/-	Vraag komt in eerste instantie voort uit het verzoek daartoe vanuit de milieuhoek ondersteund door het CGS om Weesp te mijden. Operationeel acceptabel. Inbound PAM van de banen 19L, 19R en 24 komen hierdoor op één lijn te liggen (één radiaal waarde).	Klein, ietsje langer vliegp pad Aanpassing AIP/Aanwijzing	JA/nee
36	ANDIK 2	De huidige route tussen Amstelveen en Uithoorn opheffen en situeren tussen Aalsmeer en Uithoorn door naar het zuiden en dan zuid van- en om de Ronde Venen heen-linksom draaien tot interceptie inbound PAM / LI.	+	--	+/-	<p>Speciale aandacht is hier op zijn plaats gezien de politieke gevoeligheid in Uithoorn versus de geluid beleving door de bevolking. Tevens is dit een onderwerp wat ook in de Raad van State aandacht heeft.</p> <p>Vliegtechnisch is deze aanpassing zeker beter en qua spreiding ook beter beheersbaar. Het wegwerken van een grote bocht direct na T/O is altijd een goede zaak. Het vliegp pad wordt beduidend langer en loopt langer samen met vooral ook de westelijke routes. De samenloop in afstand met de ARNEM blijft ongeveer identiek met de huidige situatie.</p> <p>Totaal gezien in de vermijdbare hinder sfeer waarschijnlijk een verbetering m.n in Uithoorn Noord. De zone wordt beïnvloed / grote wijziging. In hoeverre de wijziging acceptabel is voor het milieu kan alleen met een berekening in kaart worden gebracht.</p>	<p>Zone wordt beïnvloed.</p> <p>Berekening noodzakelijk.</p> <p>Flink langere route. Invloed op afhandelingen capaciteit.</p> <p>Aanpassing AIP/Aanwijzing</p>	<p>ja/NEE</p> <p>Afhankelijk berekening en discussie</p>

37	ARNEM	ARNEM route verleggen naar het zuiden tussen Aalsmeer en Uithoorn door waarna zuid van de Ronde Venen aansluiting op de lijn SPL-ARNEM wordt verkregen via de track tussen NV-EH151 / LI	+	- -	+/-	<p>Speciale aandacht is hier op zijn plaats gezien de politieke gevoeligheid in Uithoorn versus de geluid beleving door de bevolking. Tevens is dit een onderwerp wat ook in de Raad van State aandacht heeft.</p> <p>Mogelijk door de elders voorgestelde uitbreiding van de Schiphol TMA in ZO-lijke richting.</p> <p>Vliegtechnisch is deze aanpassing zeker beter en qua spreiding ook beter beheersbaar. Het wegwerken van een grote bocht direct na T/O is altijd een goede zaak. Het vliegp pad loopt langer samen met de westgaande routes. ARNEM wordt heel vroeg afgesplitst van de ANDIK-1 (35).indien deze laatste noord van Uithoorn blijft liggen. Wordt de ANDIK-1 (35) vervangen door voorstel ANDIK-2 (36) dan afsplitspunt qua afstand ongeveer ongewijzigd.</p> <p>Invulling vermijdbare hinder. Grote verbetering voor noordelijk Gooi. Verslechtering daarentegen voor Breukelen. Nominale ligging route komt dicht bij Utrecht.</p>	<p>Zone wordt beïnvloed.</p> <p>Berekening noodzakelijk</p> <p>Langer samengaan met de andere SIDs behalve ANDIK-1 (35)</p> <p>Aanpassing AIP/Aanwijzing</p>	<p>JA/nee</p> <p>Afhankelijk van uitbreiding SPL TMA (ZO) en de discussie berekening zone</p>
----	-------	--	---	-----	-----	---	--	---

## Bijlage 4

35 Ke zone voor en na implementatie voorstel



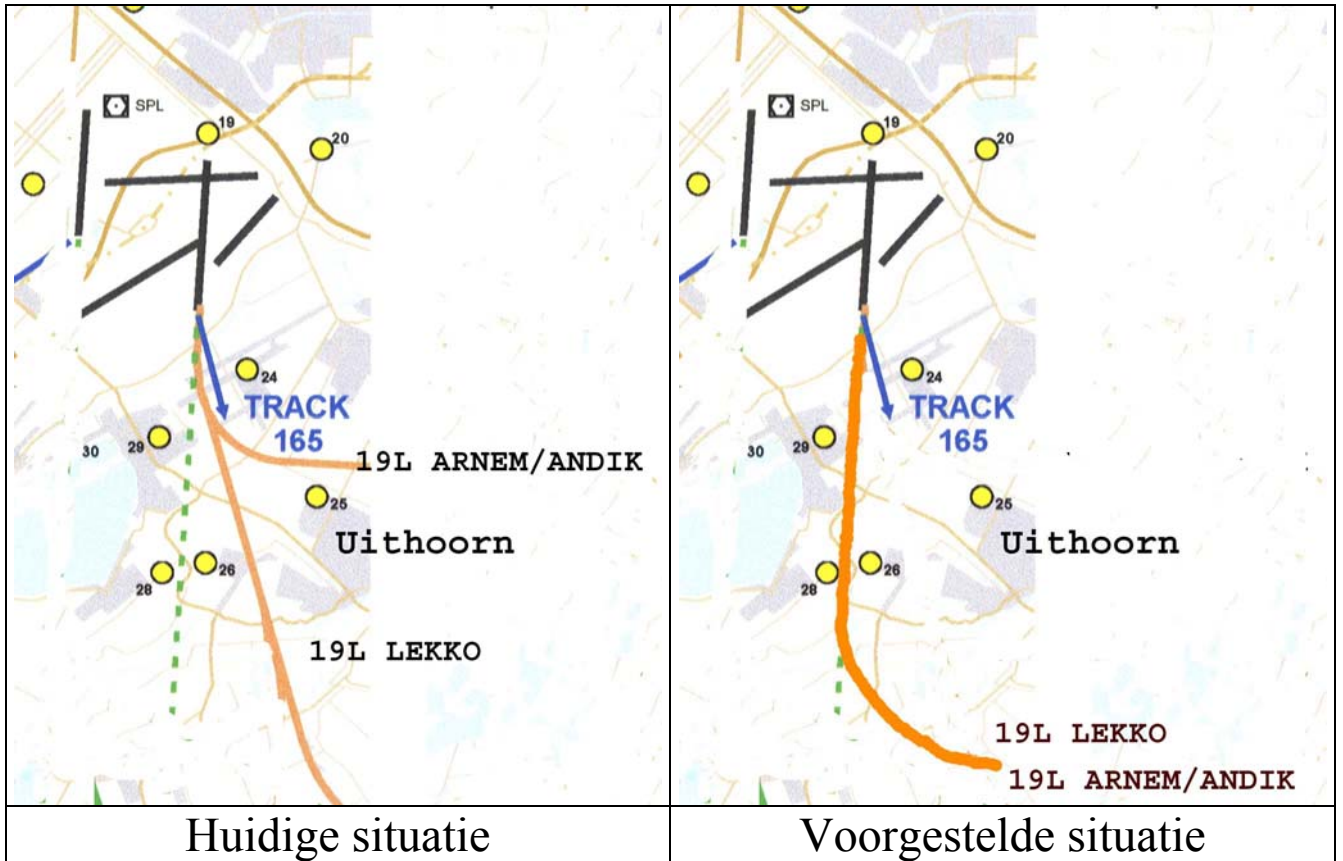
### Huidige Situatie



### Voorgestelde Situatie

# Bijlage 5

## Voorgestelde uitvliegroute



V00150

**Van:**

**Verzonden:** zaterdag 4 juni 2005 14:53

**Aan:** evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl

**Onderwerp:** verbeter voorstel aanvliegroute

Geachte Commissie,

Ik woon even buiten Heiloo, ten zuid-westen van het dorp, in wat voorheen een stille gebied was, los van wat landbouw activiteiten.

Adres xxxxxxxxxxx Heiloo.

Vaak zitten wij in de aanvliegroute naar Uitgeest, de vliegtuigen zitten op 2000 voet en vliegen min of meer in een zelfde baan., vlak langs en over ons huis. U begrijpt dat dit lawaai overlast geeft.

Ik ben nadrukkelijk niet tegen vliegverkeer in het algemeen en niet tegen Schiphol in het bijzonder. Ik wil graag meedenken over een betere oplossing.

Nu vindt Schiphol dat lawaai overlast beperkt wordt door een zo klein mogelijke groep te belasten, dus niet over wooncentra als Alkmaar en Heiloo. Hier zit een verkeerde redenering achter mijns inziens, immers met lawaai overlast hinder je iedere keer HET INDIVIDU, waarom het individu sparen in Alkmaar en Heiloo en het individu extra zwaar belasten die op relatief dun bevolkt gebied woont?

Is dat uit angst voor acties door grote groepen?

Er is natuurlijk geen groepsbelasting in de praktijk, slechts belasting van het individu, ergo waarom niet eerlijk verdelen, los van bevolkingsdichtheid?

Dit kun je doen door de aanvliegroute ieder halfuur, of heel uur 1-2 km te verschuiven bv van duinrand af naar het oosten, binnen de grenzen die uiteraard nodig zijn om goed Uitgeest als aanliegpunt te bereiken.

Dorpelingen noch stedelingen kunnen moeilijk extra klagen omdat ze weten dat ook hun burens overlast hebben, immers overlast telt per definitie alleen voor jezelf.

Dit zou ik eerlijk delen willen noemen.

Met vriendelijke groet,

xxxxxxxxxxxx te Heiloo.



Aan Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
T.a.v. Projectbureau evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag



Wormer juni 2005

Betreft: *Verbeteringsvoorstellen*

Geachte heer mevrouw,

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	
Doss. nr.	
Datum: 22 JUNI 2005	
Ter behandeling aan:	Opbergen
LH	
Copy ex.	
Afdelingstermijn	

Hierbij wil ik een aantal verbeteringsvoorstellen indienen voor het gebied Zaanstreek-Noord. En dan met name het gebied Wormerveer-Noord en Wormer-West.

### **Motivatie en onderbouwing voor de verbeteringsvoorstellen Minder geluidshinder voor het gebied Zaanstreek-Noord. (Wormerveer-Noord/Wormer-West)**

Het gebied waar het omgaat, dus wat het meeste geluidsoverlast treft, is, -naar ik schat- een gebied is van ruim gezegd, 1.25 bij 1.25 km. aan bewoning, dus laagbouwoningen, en flats.

Ikzelf woon op de Zandweg 188 in Wormer, in het westen van Wormer, in de buurt van de PTT-toren. Sinds de opening van de Polderbaan hebben we hier zeer veel last van vliegtuiglawaai. En het gaat daarbij niet alleen om dalende, maar ook om stijgende vliegtuigen.

Op dit moment is het (met landen) zo, dat de meeste vliegtuigen vanuit het oosten, naar het westen, net ten noorden van Wormer aan komen vliegen, en hier of net ten westen van ons, een bocht maken, en dan naar het zuid-westen, over Wormerveer-Noord/West vliegen.

Bij ons hoor je de vliegtuigen vaak zo'n 1 ½ minuut lang.

Dit komt door de bocht: Eerst horen we het vliegtuig vanuit het noorden, en dan vanuit het westen.

En waarschijnlijk heeft de meestal zuid-westenwind ook nog invloed hier op.

Omdat de vliegtuigen vaak om de ongeveer 2 minuten langs komen, hoor je vrijwel de hele dag, eigenlijk een constante stroom van vliegtuiglawaai. Vaak begint dit 's morgens al om 5.30 uur 'en gaat dan de hele dag door tot 23.00 's avonds.

Ik heb ook het idee, dat de meeste vliegtuigen over de strook WormerveerNoord/West t/m Wormer-West gaan. Als ik namelijk een paar honderd meter, richting het centrum, dus naar het oosten van Wormer ga, heb je, naar mijn idee, al een stuk minder last van vliegtuiglawaai.

En ook als je het over een groter gebied bekijkt, dan lijkt het me, dat als je bijvoorbeeld in

Wormerveer-Zuid, of Zaandijk bent, het vliegawaai een stuk minder is,

en dat heel veel vliegverkeer van de regio Zaanstreek zich concentreert op het gebied Zaanstreek-Noord, en dat Zaanstreek-Midden en Zuid er wat dat betreft beter van afkomen.

Ook met de opstijgende vliegtuigen, (dit geeft natuurlijk nog veel meer herrie), wordt Wormer-West niet ontzien. Dan lijken we wel in het centrum van de uitvliegroute te liggen.

En als ze dan ook om de 2 minuten omhoog gaan, is het hier een verschrikkelijke herrie!

(ook binnen in de huiskamer heel erg goed te horen!).

Wat denk ik het grootste probleem is, is denk ik de **hoeveelheid** aan vliegtuiglawaai.

Als er zo heel af en toe een vliegtuig langs komt, zou er goed mee te leven zijn.

Maar het is inmiddels zo, dat we (overdag) praktisch altijd vliegtuiglawaai horen,

en het bijna geen moment meer stil is!

**Dus mijn conclusie:**

**Het vliegawaai eerlijk verdelen over de regio, en niet een vrij klein gebied met heel erg veel vliegawaai op laten draaien, zoals nu het geval is!**

## **Suggesties van verbeteringsvoorstellen voor ons gebied:**

### **1. Nog meer vliegbewegingen concentreren boven vrijwel onbewoond gebied:**

Nog noordelijker en verder van Wormer aan komen vliegen (dan nu), (ruim boven landelijke veenweidegebied) bocht maken op industrieterrein Noorderveld, en zoveel mogelijk de lijn provinciale weg N246 (hier langs is ook veel industrie nl. Industrieterrein Molletjesveer) volgen.

Door deze lijn te volgen, vlieg je zoveel mogelijk over vrijwel onbewoond gebied.

(weiland, recreatieterrein en industrieterreinen).

(dit voorstel geldt voor de aanvliegrouete, maar is misschien ook omgekeerd voor de uitvliegrouete mogelijk?)

### **2. Aan- en uitvliegroutes nog meer verspreiden, over niet al te bewoond, gebied, sportterreinen, industrie en recreatiegebieden.**

(voornamelijk veenweidegebied, recreatie, en industrie, en sportterreinen en relatief weinig bebouwing)

- Bijvoorbeeld door:

**2a. Ook een aanvliegrouete te laten lopen ten zuiden van Wormer, en ten noorden van de Zaanse Schans,** door de Engewormer, en dan de Zaan oversteken tussen Wormerveer-Zuid, en Zaanwijk, en verder naar het Guisveld.(onbewoond veenweidegebied).

- (Uitvliegrouete omgekeerd)

- **2b. Ook een route te laten lopen ten hoogte van Zaanwijk**

- Aanvliegen over, of iets ten zuiden van de Zaanse Schans (ten noorden van Woonwijk 't Kalf), Zaan oversteken iets ten zuiden van Julianabrug, en dan over sportpark De Koog en politiebureaun verder naar het Guisveld.

(Uitvliegen omgekeerd)

- **2c. Ook een route te laten lopen ten hoogte van Zaanwijk, de Snelweg A8.**

- Aanvliegen ten zuiden van Kalf, ten Noorden van A8, of A8 volgen,

- Over recreatieterrein Jagersplas, de Zaan oversteken ten hoogte of iets ten Noorden van de A8, (eventueel over politiebureau) en zo verder volgen, naar het Guisveld.

- (Uitvliegen omgekeerd)

### **3. Aan- en uitvliegroutes nog meer verspreiden, en nog meer uitwaaiere over de omgeving, Ook over iets dichtere bebouwing, als Zaanwijk, en Amsterdam vliegen.**

## **Verwachte effecten voor de omgeving:**

1. Door met de aanvliegrouete nog meer de lijn noordelijker van Wormer, industrieterrein Noorderveld, en lijn provinciale weg aan te houden, verwacht ik minder geluidshinder in Wormer-West, alleen zal de geluidshinder in Wormerveer-Noord niet af nemen, en misschien krijgt ook Krommenie-Oost meer last van de vliegtuigen.  
Wat uitvliegrouete betreft, maakt het waarschijnlijk niet zo heel erg veel uit, want door het erge lawaai van opstijgende vliegtuigen, heeft dan waarschijnlijk toch een groot gebied van Wormerveer-Noord en waarschijnlijk ook Wormer-West geluidsoverlast
2. Minder geluidshinder in Zaanstreek Noord, maar meer hinder in de omgeving van Wormerveer/Zaanwijk/Koog ad Zaan./woonwijk 't Kalf.  
Maar doordat deze "verbeteringsvoorstelrouetes" ook over relatief weinig bewoonde gebieden zouden lopen, zal denk ik, de totale geluidshinder wat er in die buurt dan bij zou komen, niet heel erg veel meer zijn, dan nu het geval is in Zaanstreek Noord.  
En op deze manier, zou het vlieglawaai wel eerlijker verdeeld worden over de streek!
3. Minder geluidshinder in Zaanstreek-Noord, maar in andere gebieden iets meer geluidshinder.

## **Verwachte effecten Mainport:**

Het aantal vliegbewegingen kan hetzelfde blijven (voordeel voor Schiphol), maar de geluidshinder wordt eerlijker verdeeld, over de regio's.

Verder als opmerking: De "verbeteringsvoorstelrouetes" moeten natuurlijk wel in te passen zijn in de totale planning van aan-en uitvliegroutes, maar daar ben ikzelf geen expert in, en dat moet door u verder uitgezocht worden.

## **Uitvoering**

De verschillende routes uitproberen, en kijken wat voor effect dit heeft op:  
onder meer het aantal klachten van mensen, ingediend bij Cros.  
En/of verschillende mensen bellen en vragen naar hun geluidsbeleving.  
en/of geluidregistratiemeters plaatsen in de regio en zo de effecten meten.

## **Bijgevoegd:**

Zie ook de bijlages, kaarten met voorgestelde routes.

Hopelijk hebt u iets aan deze verbeteringsvoorstellen, veel succes ermee!  
en ik hoop dat het tot een goed resultaat voor ons gebied zal leiden.

Graag een ontvangstbevestiging sturen.!

Met vriendelijke groet,

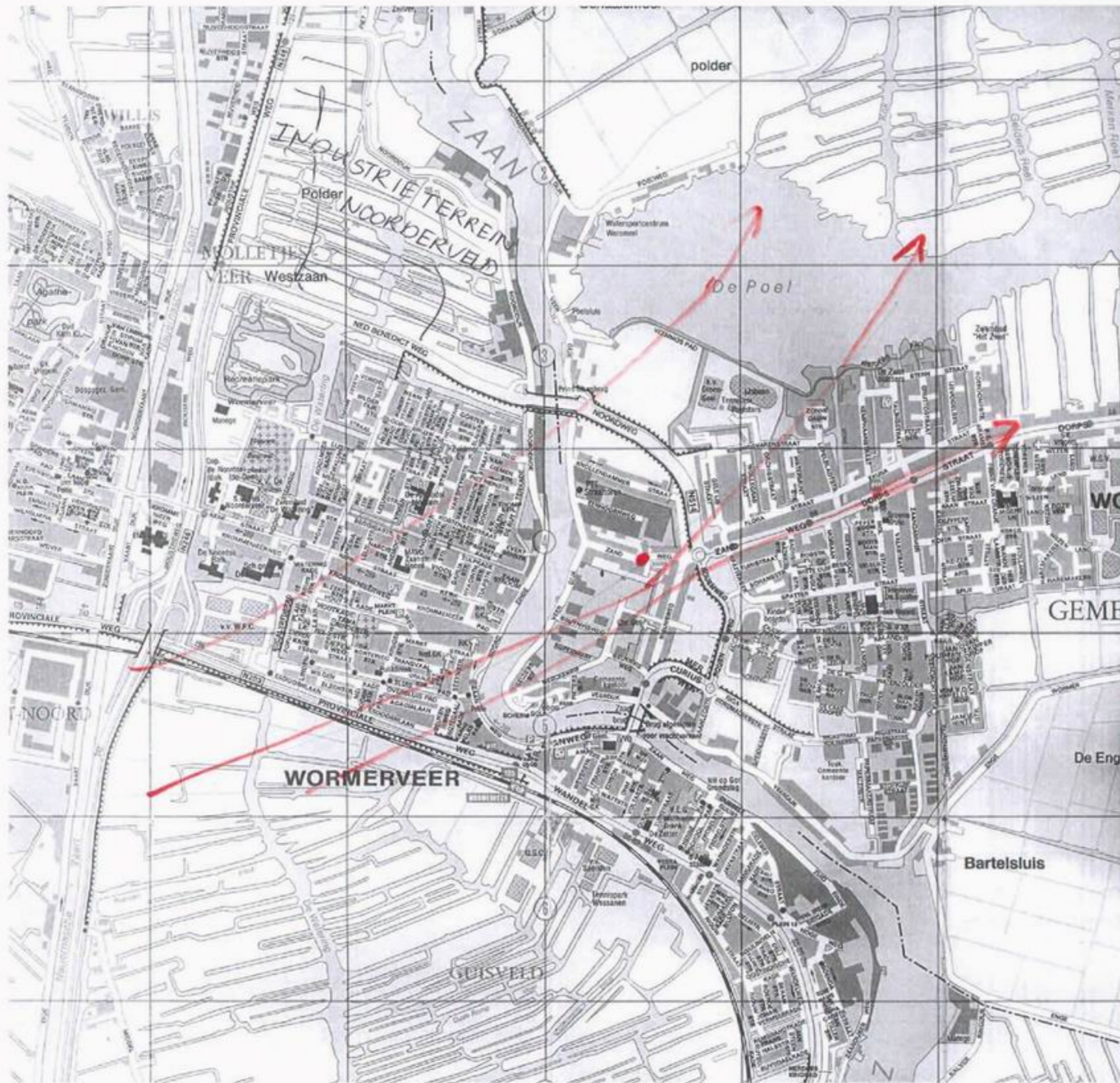
~~XXXXXXXXXXXX~~

~~XXXXXXXX~~

~~XXXXXX~~ Wormer

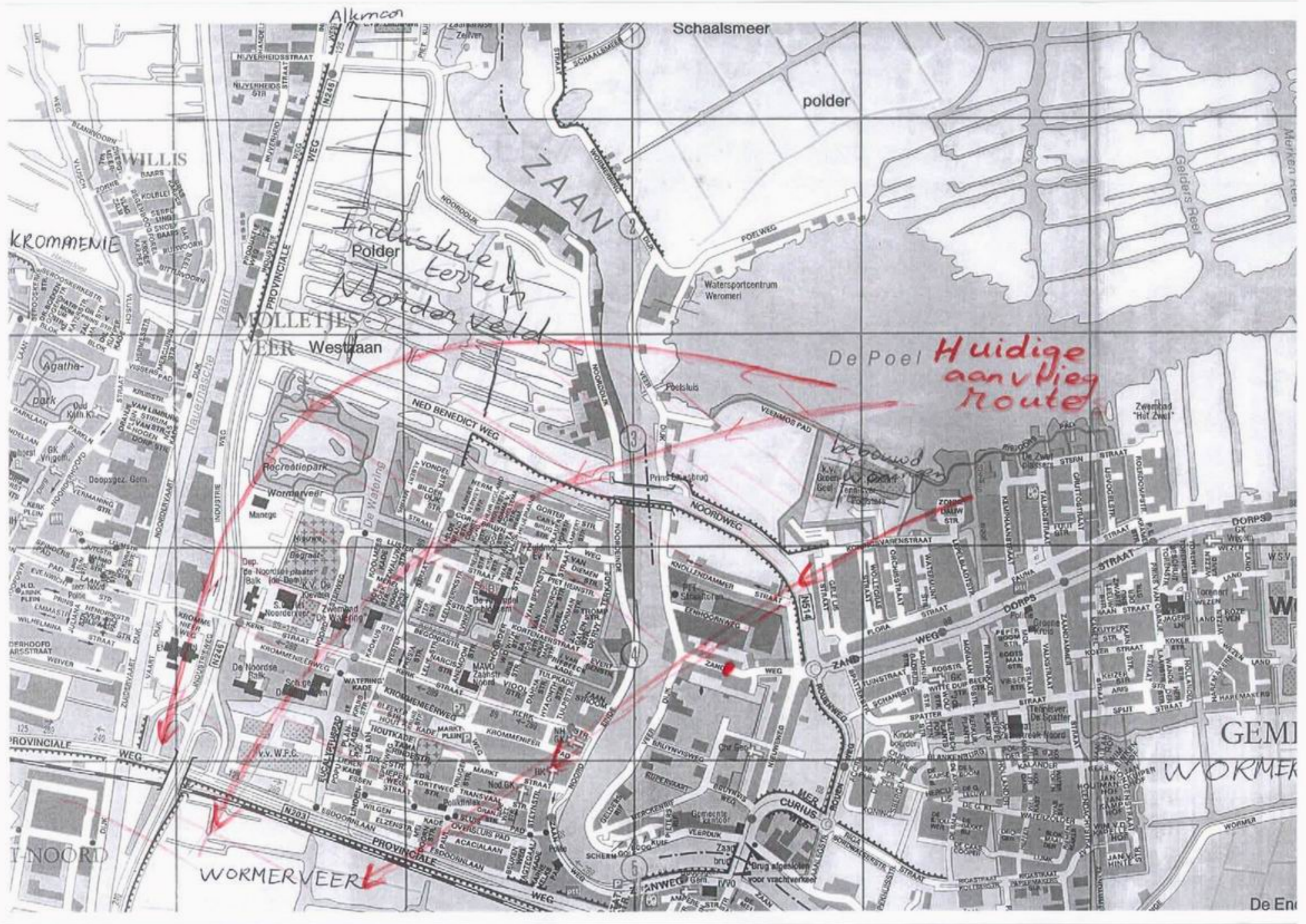
~~XXXXXXXXXX~~

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~



HUIDIGE  
 UITVIEGROUTE  
 ZAANSTREEK-NOORD  
 WORMERVEER-NOORD,  
 WORMER-WEST.

• WOONPLAATS



Alkmaar

Schaalsmeer

polder

ZAAN

KROMMENIE

WILLIS

Industrie terrein  
Noorder veld

MOLLETJES  
VEER Westzaan

De Poel **Huidige  
aanpak route**

Recreatiepark  
Wormerveer

beoogd  
woon

GEME  
WORMER

WORMERVEER

De En



verbeterings  
VOORSTEL 1.

MEEST IDEALE LIJN  
HUIDIGE  
AANVIEGRROUTE

RUIM TEN NOORDEN  
VAN WORMER,  
IN VEENWEIDEGEBIED,  
VTA INDUSTRIETERREIN  
NOORDERVEID,  
LIJN PROV.WEG N246  
RI FORBO

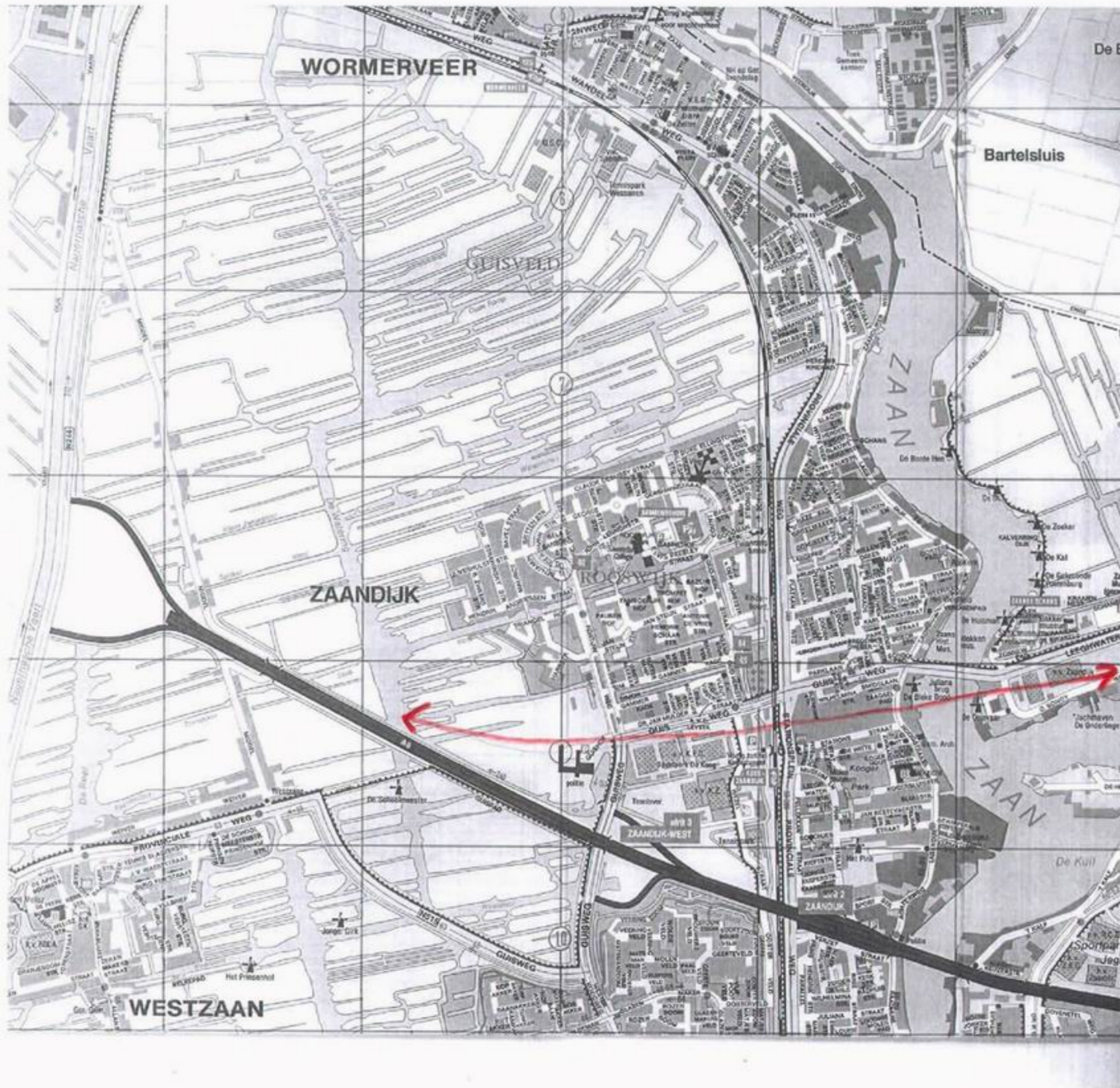
• woon plaats



verbeterings  
VOORSTEL 2a.  
aanvlieg route  
en uitvlieg  
route

AANVLEGEN:  
ENGEWORMER/  
KALVERPOLDER  
ZAAN OVERVLEGEN  
TUSSEN W-VEER Zuid  
EN ZAANDIJK, GUISVELD

UITVLEGEN:  
OMGEKEERD



verbeterings-  
voorstel 2b.

aanvlieg  
en uitvliegroute

AANVLIEGEN:

OVER OF IETS TEN ZUIDEN

ZAANSE SCHANS

ZAAN OVERVLIEGEN

IETSTEN ZUIDEN

JULIANA BRUG

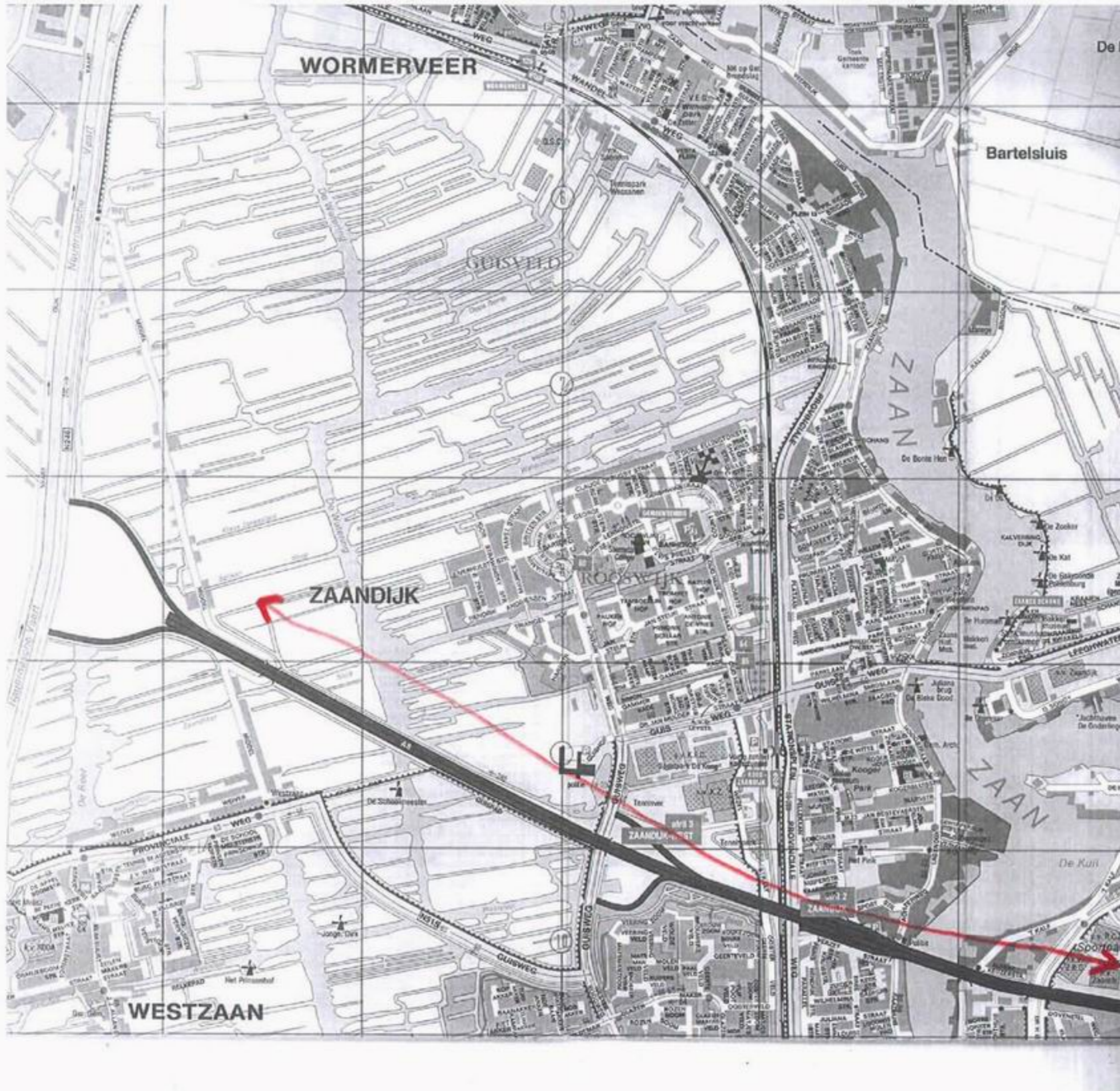
IETS TEN ZUIDEN VAN  
GUISWEG (INDUSTRIE),

SPORTPARK DE KOOG,

POLITIEBUROU, GUIS-  
VELD.

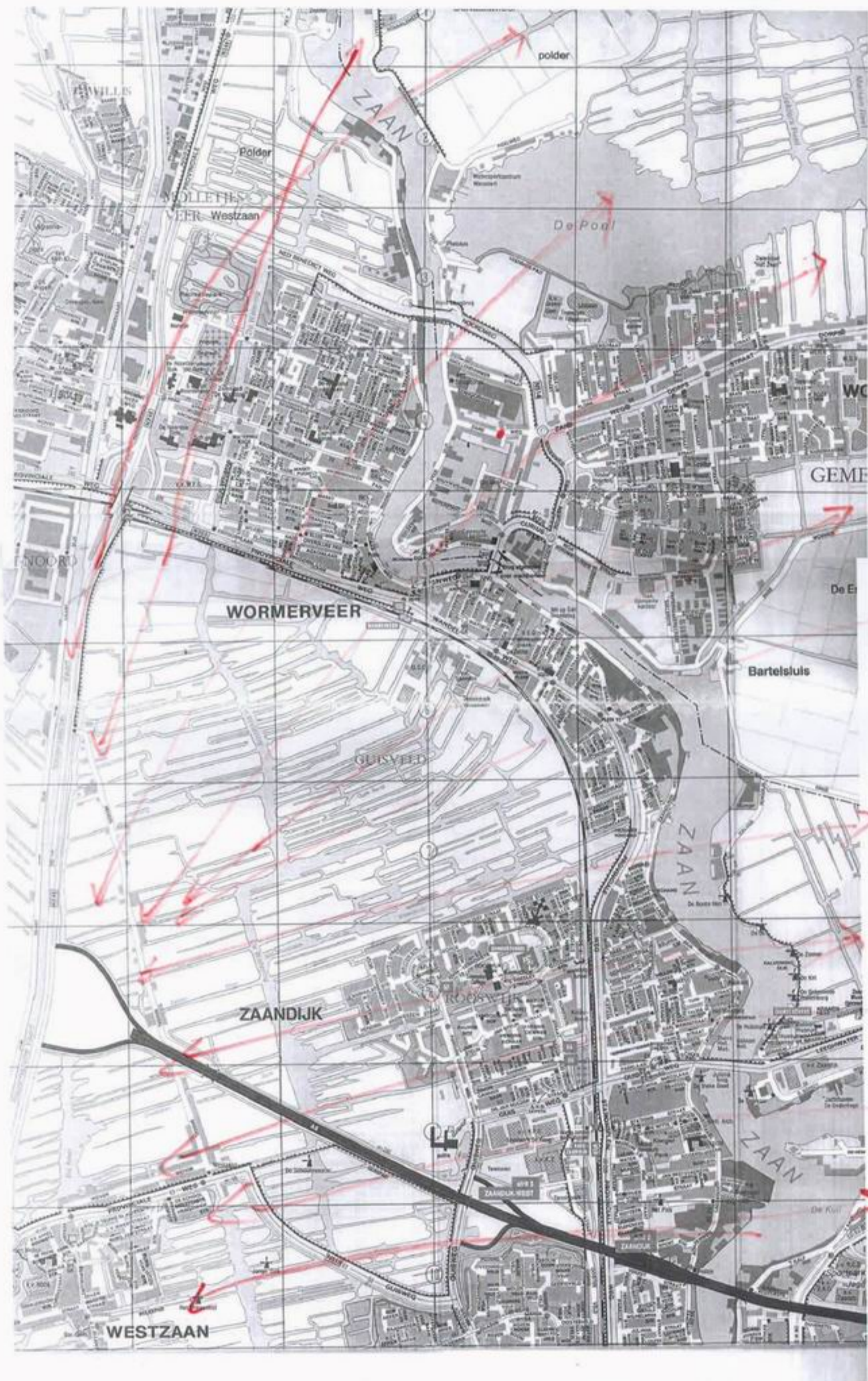
UITVLIEGEN: OMGEKEERD.





verbeterings-  
voorstel 2c.  
aanvlieg  
en uitvliegroute

AANVLIEGEN:  
TEN ZUIDEN VAN  
WOONWIJK 't KALF,  
EN TEN NOORDEN  
VAN AB.  
OVER RECREATIEGEBIED  
JAGERSPLAS.  
ZAAN OVERVLIEGEN  
TEN HOOGTE VAN AB.  
AB OF IES TEN NOORDEN  
AB VOLGEN. GUISVELD.  
UITVLIEGEN: OMGEKEERD



verbeteringsvoorstel 3

UITWAAIEREN,  
VERSPREIDEN  
VAN  
AANVIEGRoutes  
EN  
UITVIEGRoutes

• woonplaats



Datum 28 juni 2005  
 Bijlage(n) 1  
 Behandeld door ~~XXXXXXXXXX~~  
 Doorkiesnummer ~~XXXXXXXXXX~~  
 Onderwerp Evaluatie Schipholbeleid

Verzonden 30 juni 2005  
 Ons kenmerk 2005/12213  
 Uw brief van  
 Uw kenmerk



M/S/SG/PSG dist. 1 DGU  
 DAB354  
 2005  
 Behandeld door  
 α

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
 Mevrouw Drs. M.H. Schultz van Haegen  
 Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
 Postbus 20904  
 2500 EX S GRAVENHAGE

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,


In de brief van 27 juni 2005 hebben een groot aantal gemeenten uit de CROS-clusters Noord, Noord-Midden, Noordwest, Oost en Zuidoost en de gemeente Aalsmeer een aantal verbetervoorstellen geformuleerd in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid.  
 Een afschrift van deze brief is bijgevoegd.

De gemeenten uit de regio Zuid-Kennemerland, waarvan de gemeenten Haarlem en Haarlemmerliede en Spaarnwoude reeds zijn vertegenwoordigd in het CROS, evenals de gemeente Velsen, hebben kennis genomen van de brief van de genoemde CROS-gemeenten.

Zij kunnen zich vinden in de inhoud ervan en onderschrijven dan ook de in de brief verwoorde verbetervoorstellen.

Met vriendelijke groet,

Namens de gemeenten Bennebroek, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemstede, Velsen en Zandvoort,

  
 G.J. Hardsmeets,  
 Voorzitter Portefeuillehoudersoverleg Ruimtelijke Ordening  
 Regio Zuid-Kennemerland.

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 6 JULI 2005	
Afdieningstermijn 03.08.2005	
Ter behandeling aan:	
LH	Optbergen

**Postadres**  
 Postbus 352  
 2100 AJ Heemstede  
 Tel.: (023) 548 58 68

**E-mail**  
 gemeente@heemstede.nl

**Internet**  
 www.heemstede.nl

**Bezoekadressen**  
 Raadhuisplein 1  
 Fax: (023) 548 57 00

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
Mevrouw Drs. M.H. Schultz van Haegen  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 20904  
2500 EX DEN HAAG

Verbetervoorstellen CROS gemeenten, clusters Noord, Noordmidden, Noordwest, Oost,  
Zuidoost en gemeente Aalsmeer  
27 juni 2005

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

### Inleiding

De evaluatie van de Schipholwet leeft sterk onder de gemeenten rondom de luchthaven en hun inwoners. Velen van hen sturen een eigen reactie. In verschillende bijeenkomsten is gebleken dat een aantal verbeterpunten breed wordt gedragen. Daarom is, naast de individuele reacties, een gezamenlijke reactie opgesteld namens de gemeenten uit de CROS-clusters Noord (Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum), Noordmidden (Wormerland, Zaanstad, Oostzaan) Noordwest (Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlem) Oost (Amstelveen, Ouder-Amstel, Muiden, Weesp) Zuidoost (Uithoorn, Liemeer) en de gemeente Aalsmeer.

In het plan van aanpak stelt u zeer zware eisen aan de verbetervoorstellen. Het is voor ons zeer bewerkelijk om daaraan tegemoet te komen. Bovendien vinden wij dat de verantwoordelijkheid voor afwegingen en optimalisering bij u ligt en niet bij ons. In diverse overlegsituaties is vanuit uw ministerie aangegeven dat de eisen met betrekking tot de onderbouwing van verbetervoorstellen niet zo strikt worden gehanteerd als in het plan van aanpak is neergelegd. Ook heeft de gemeente Aalsmeer na correspondentie aangaande het Plan van Aanpak van de Evaluatie Wet Luchtvaart betreft, d.d 15 april jl. vernomen dat dit uw voornemen is. Wij hadden graag gezien dat u dit breder officieel bekend had gemaakt onder gemeenten en andere betrokkenen, zodat zij zich niet belemmerd voelen hun verbetervoorstellen in te dienen.

### Doel evaluatie

Bij het vaststellen van de Schipholwet is toegezegd dat een evaluatie wordt gehouden die de gelijkwaardigheid met de PKB controleert. Dit is ingegeven door twijfel van veel kamerleden (met name uit de Eerste Kamer) of de nieuwe regels aan de ambitieuze dubbeldoelstelling kunnen voldoen.

Het plan van aanpak voor de evaluatie overtuigt ons er niet van dat de evaluatie een volledige toets aan de gelijkwaardigheid met de PKB wordt. De evaluatie zal alleen een toets aan de overgangsbepalingen uit de wet inhouden. De motie 'Baarda' vergt een bredere uitleg.

Daarnaast maken wij uit het plan van aanpak op dat u de vergelijking beperkt tot de ervaring die in de afgelopen twee jaar is opgedaan en niet met dat wat volgens de regels mogelijk is. Omdat in veel gevallen niet de maximale capaciteit is gebruikt, geeft dit géén goed beeld van de mogelijke milieubelasting.

Tenslotte menen wij dat bij een goede evaluatie de omwonenden intensief moeten worden betrokken. Daarbij denken wij aan intensieve communicatie, bezoek aan gemeenten op úw initiatief, interviews, onderzoek onder omwonenden, klachtenanalyse en dergelijke. In uw plan van aanpak heeft u hiertoe ook het voornemen geuit. Blijkbaar bent u op dit voornemen terug gekomen. Daarmee wekt u de indruk dat u niet geïnteresseerd bent in de ervaringen van de omwonenden, gemeenten en andere betrokkenen. Wij menen dat belanghebbenden hiermee tekort worden gedaan en pleiten er dan ook voor dat u alsnog actiever naar buiten treedt.

### **Verbetervoorstel 1**

Hanteer een bredere uitleg van de motie Baarda dan de krappe uitleg waarvoor u nu kiest. Het gaat ons hierbij vooral om gelijkwaardige bescherming van de omwonenden, die bijvoorbeeld door handhavingspunten binnen en buiten de kring van handhavingspunten kan worden gewaarborgd.

### **Verbetervoorstel 2**

Maak ook een vergelijking met de theoretische situatie waar van alle milieuruimte die de regelgeving biedt, gebruik wordt gemaakt. Pas dan kan gelijkwaardigheid worden aangetoond.

### **Verbetervoorstel 3**

Betrek omwonenden en andere betrokkenen actief bij de evaluatie.

### **Hinderbeleving**

De huidige methodiek met de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's sluit niet aan bij de hinderbeleving van de omwonenden. De maximale toegestane (berekende) geluidsbelasting verdeeld over een jaar is niet bepalend voor de mate van hinder. Hinder wordt veroorzaakt door een (serie van) evenement(en). Daarbij spelen de duur, de frequentie maar ook de voorspelbaarheid en bijvoorbeeld het maximale geluidsniveau een rol. Misschien kan spreiding, of juist concentratie, de hinder beperken of bijvoorbeeld het invoeren van rustperiodes. Ook van het toepassen van de nieuwste technologie, zodat de vliegpaden nauwkeuriger gevolgd worden, verwachten wij positieve effecten.

### **Verbetervoorstel 4**

Het is van groot belang dat u de uitkomsten van het onderzoek naar hinderbeleving van het RIVM, dat naar verwachting eind 2005 gereed is, bij de evaluatie betreft. Met deze gegevens kunt u dan zoeken naar mogelijkheden om hinder te beperken en het beleid zodanig aanpassen, dat het beter aansluit op de daadwerkelijk ervaren hinder, waardoor het effectiever zal zijn en beter tegemoet komt aan verwachtingen van bewoners.

### **Verbetervoorstel 5**

Voortdurend moet gezocht worden naar mogelijkheden die de hinder beperken. Leg deze zorgplicht voor hinderbeperking, die bij de rijksoverheid ligt, wettelijk vast. Maak duidelijk wie (welk orgaan) welke verantwoordelijkheid draagt.

### **Verbetervoorstel 6**

Implementeer (binnen een vastgestelde termijn) de meest geavanceerde technologie, waardoor de vliegtuigen de vliegpaden heel precies kunnen vliegen.

### **Dubbeldoelstelling**

De dubbeldoelstelling (mainport en milieu) die wordt gehanteerd wekt verwachtingen bij bewoners die op veel fronten niet wordt ingelost. De meeste omwonenden rekenden erop dat de geluidsoverlast zou afnemen na Ingebruikname van de vijfde baan. In sommige regio's is desondanks sprake van een enorme toename van de geluidsoverlast. Dat is voor de bewoners onbegrijpelijk. Het is door de luchtvaartsector en het rijk onvoldoende duidelijk gemaakt wat de omwonenden konden verwachten. Het is van groot belang dat beide partijen hier in de toekomstige communicatie volstrekt helder over zijn en er de verantwoordelijkheid voor nemen.

### **Verbetervoorstel 7**

Communiceer helder dat de dubbeldoelstelling niet gerealiseerd is, omdat veel omwonenden er vanwege de saldobenadering aanzienlijk op achteruitgaan. Maak de consequenties

duidelijk en neem er verantwoordelijkheid voor.

### **Nachtvluchten**

Uit het slaapverstoringsonderzoek "vergelijking schattingen slaapverstoringsonderzoek Schiphol met referentiegetal PKB Schiphol" van het RIVM blijkt dat er meer slaapverstoring plaatsvindt in een grotere omgeving rond de luchthaven dan werd aangenomen. Een reductie van de slaapverstoring van 20% is mogelijk door de nachtperiode te verlengen tot 7.00 uur. Dit tijdstip wordt bovendien in alle andere milieuregels rond inrichtingen gehanteerd en sluit beter aan op de beleving van de omwonenden. Het is hierbij niet de bedoeling dat die vluchten dan zodanig over de nacht worden verspreid dat de overlast toeneemt. Uit het RIVM rapport blijkt dat de gevolgen voor de luchthaven van deze maatregel beperkt zijn. Wij menen dan ook dat de gezondheid van de omwonenden zwaarder moet wegen.

### **Verbetervoorstel 8**

Verleng de nachtperiode van 6.00 uur naar 7.00 uur.

### **Gezondheid**

Het is voor omwonenden belangrijk om te weten wat de invloed is van het gebruik van de luchthaven op hun gezondheid. Het slaapverstoringsonderzoek en de gezondheidskundige evaluatie zijn in dat kader zeer belangrijk. Aansluitend hierop moet snel duidelijk zijn welke effecten er zijn op luchtverontreiniging, geur en externe veiligheid. Deze moeten helder aan de omwonenden worden gecommuniceerd.

### **Verbetervoorstel 9**

Intensiveer het onderzoek naar de gezondheidseffecten van het gebruik van de luchthaven en communiceer hierover. Maak beter bekend welke onderzoeken gaande of te verwachten zijn en hoe u met de resultaten omgaat.

### **Luchtkwaliteit**

Luchtkwaliteit, met name langs wegen, vormt een steeds belangrijker knelpunt in Nederland. Het toenemende verkeer leidt tot meer doden ten gevolge van luchtverontreiniging. Ook zien overheden zich geconfronteerd met een beperking van bouwmogelijkheden nabij wegen en van mogelijkheden om bestaande wegen uit te breiden.

Daarnaast blijkt uit onderzoek door het RIVM (gepubliceerd in 2005, gegevens uit 2002) dat tot op een afstand van ongeveer 10 km, 6% van de omwonenden ernstige geurhinder ondervinden. Op het moment dat dit onderzoek werd uitgevoerd was de Polderbaan nog niet in gebruik. Als vervolg op deze studie zal een panel jaarlijks worden gevolgd, om de invloed van veranderingen rond Schiphol vast te stellen. In deze studie geeft 35% van de bevolking in de Schipholregio aan bezorgd te zijn over het optreden van gezondheidsklachten door luchtverontreiniging.

Daar vooral het taxiën bij de Ingebruikname van de Polderbaan aanzienlijk is toegenomen is het goed mogelijk dat de geurhinder in de regio is toegenomen. Ook is de verwachting dat het gebied waarbinnen geurhinder plaatsheeft, met het baangebruik is gewijzigd.

### **Verbetervoorstel 10**

Wij doen een dringend beroep op u om bij besluitvorming rond eventuele uitbreidingen van de Luchthaven Schiphol de consequenties van de verkeersaantrekkende werking in al zijn facetten mee te wegen.

### **Verbetervoorstel 11**

Aanvullend op het reeds door het RIVM in gang gezette onderzoek, stellen wij voor dat onderzoek wordt verricht om vragen van omwonenden te kunnen beantwoorden:

- Welke stof(fen) liggen ten grondslag aan de typische geur?

- Wat is de concentratie van deze stof(fen) in de regio van Schiphol?
- Is er verandering opgetreden in de verspreiding, het aantal en de mate geurgehinderden in de regio van Schiphol na de ingebruikname van de Polderbaan?
- Hoe kan de geurhinder worden beperkt?

### Handhavingspunten

Er is veel zorg bij omwonenden en gemeentebesturen dat het aantal handhavingspunten niet volstaat om de woonbebouwing te beschermen.

Verdichting van het netwerk van handhavingspunten kan deze onzekerheden waarschijnlijk wegnemen en de omwonenden meer bescherming bieden.

Bovendien wordt binnen noch buiten de voormalige 35 Ke-contour bescherming geboden. Dit is een verslechtering ten opzichte van de PKB. Ten behoeve van de gelijkwaardigheid moeten dan ook beschermingsniveaus worden vastgesteld voor woongebieden binnen en buiten de contour.

### **Verbetervoorstel 12**

Zorg voor voldoende handhavingspunten om woongebieden goed te beschermen, óók binnen en buiten de ring van handhavingspunten (zie ook verbetervoorstel 1).

### Externe veiligheid

Ten aanzien van het aspect veiligheid verwijzen wij u naar de conclusies uit het door het RIVM opgestelde rapport – ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol, 1990-2010 (620100004/2005) waaruit blijkt dat de kans op een ramp met meer dan 40 slachtoffers, het zogenaamde groepsrisico, ten gevolge van Schiphol volgens RIVM en NLR momenteel twee keer zo groot is als in 1990.

Het RIVM laat in haar rapport zien dat *"het groepsrisico toeneemt doordat er meer bedrijven en kantoren bij de luchthaven zijn gekomen en doordat de luchtvaart 60% gevaarlijker is geworden. Weliswaar zijn vliegtuigen iets veiliger geworden, maar het aantal vluchten op Schiphol is verdubbeld en de vliegtuigen zijn tegenwoordig groter dan in 1990 waardoor de kans op een vliegramp aanzienlijk is toegenomen. Niet alleen in relatief kleine gebieden rondom de luchthaven, maar bijna overal als gevolg van de toegenomen groei van het luchtverkeer. Zonder de Polderbaan zouden de risico's nog groter geweest zijn. De winst van de Polderbaan is echter bij lange na niet genoeg om de kans op een ramp binnen de wettelijke grenzen te houden"*.

### **Verbetervoorstel 13**

Leg helder beleid vast over groepsrisico in wet- en regelgeving, maak de consequenties hiervan voor sector en omgeving duidelijk, geef aan hoe de handhaving hierop wordt ingericht en welke alternatieven er voor de omgeving zijn.

### Ruimtelijke beperkingen

Naast milieuregels voor het gebruik van de luchthaven, geven de Schipholwet en de bijbehorende besluiten ruimtelijke beperkingen. In de afgelopen jaren zijn deze door nieuwe regelgeving meerdere keren veranderd. Hoewel er op een aantal punten discussie was over de invulling ervan, gaf het luchthavenindelingbesluit (LIB) invulling aan een grote wens van de omliggende gemeenten, namelijk planologische duidelijkheid.

Kort daarna gaf de Nota Ruimte toch weer een uitbreiding van deze beperkingen. Wij menen dat de Nota Ruimte hiervoor niet het geëigende instrument is omdat de Schipholwet en het LIB duidelijk aangeven dat de ruimtelijke beperkingen wegens het gebruik van de luchthaven in het LIB worden vastgelegd. Daar moeten gemeenten dan ook op kunnen vertrouwen.

Wij zijn van mening dat het rijk bij het opleggen van ruimtelijke beperkingen aan de omgeving van Schiphol, in ieder geval uit zou moeten gaan van duidelijk gemotiveerde en

eenduidige regels. Hiervan is ons inziens geen sprake bij het in de Nota Ruimte gehanteerde begrip "gelegen aan de 20 KE contour". Op deze wijze is voor ons volstrekt onduidelijk waar wel en geen woningbouw mag plaatsvinden. Bovendien ontgaat ons ook de motivering achter deze ruimtereservering.

Wij vragen ons af of het LIB nu weer wordt aangepast en wij wederom geconfronteerd worden met een voorbereidingsbesluit en de noodzaak om alle bestemmingsplannen aan te passen. Dit zou voor ons, maar ook voor onze inwoners en bedrijven een zware en ongewenste belasting opleveren.

Daarnaast worden het ministerie van VROM en onze organisaties onnodig belast met toetsing van kleine bouwaanvragen en bestemmingsplannen aan het LIB. Te denken valt bijvoorbeeld aan de toetsing van woninguitbreidingen aan het LIB. In deze situatie neemt het aantal geluidsbelaste woningen niet toe, zodat een toets door de minister in dergelijke gevallen naar onze mening geen doel treft.

#### Verbetervoorstel 14

Om de uitvoering van het LIB eenvoudiger en sneller te maken is het nodig dat :

- er heldere circulaire komen ten behoeve van de beoordeling van bouwinitiatieven;
- een heldere grens voor het bouwverbod : de 20 KE contour;
- er doelgericht in plaats van normgericht wordt omgegaan met grenzen aan geluid en veiligheid;
- er een vergaande mandatering naar de VROM-Inspectie plaatsvindt, zodat er snel beslissingen genomen kunnen worden op ontheffingsverzoeken;
- er voor licht bouwvergunningplichtige bouwwerken een algemene verklaring van geen bezwaar komt.

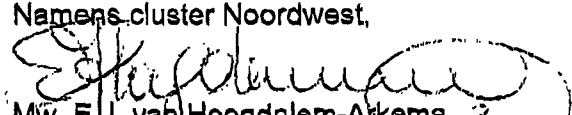
We vertrouwen erop dat we onze verbetervoorstellen voldoende duidelijk hebben uiteengezet en zien uw reactie met belangstelling tegemoet. Uiteraard zijn wij bereid tot nadere toelichting. U kunt hiervoor met één van de clustertrekkers contact opnemen.

Hoogachtend,

Namens cluster Noordmidden,

  
Dhr. R.J. Linnenkamp  
Wethouder Zaanstad;

Namens cluster Noordwest,

  
Mw. E.J. van Hoogdalem-Arkema  
Burgemeester Haarlemmerliede Spaarnwoude;

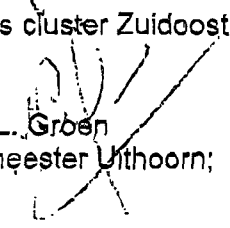
Namens cluster Oost,

  
Dhr. P.J.M. Regouin  
Wethouder Amstelveen;

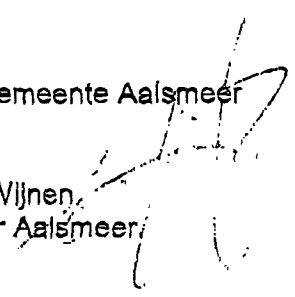
Namens Cluster Noord,

  
Dhr. H.H. Eilert  
Wethouder Uitgeest;

Namens cluster Zuidoost

  
Mw. H.L. Groen  
Burgemeester Uithoorn;

Namens gemeente Aalsmeer

  
Dhr. C.J. Wijnen  
Wethouder Aalsmeer;



## **V000023 Amstelveen**

De meeste Amstelveners eten van onze Luchthaven.

Er kan beter eens gesproken worden over het irritante lawaai van de Snelweg en de stank van de uitlaat gassen.

Maar ja wij zijn Nederlanders en zeuren graag.

That's all

Het verkeer wat de hele dag over de van der Hooplaan rost dat is irritant

Hoorn, 20 jun. 05

Onderwerp: Vliegverkeer boven Hoorn.  
Kenmerk: DGL/04.u02922  
Dossier nr: V00008

Probleemstelling: Vliegtuiglawaai boven Hoorn.

Hoorn ligt in de aan- en afvliegroute van de Polderbaan. De vliegtuigen die deze route vliegen veroorzaken zowel overdag als 's nachts zeer veel en onophoudelijk lawaai boven een dichtbevolkt gebied. Een gedeelte van de Hoornse bevolking heeft daar overdag en 's nachts zeer veel hinder van. Zie bijlage 2.

Voorstel: ·De Alternatieven.

De overlast van de dag en nacht overvliegende vliegtuigen is voor een grote groep van de Noord Hollandse bevolking op een eenvoudige manier te beperken:

1. Het is mogelijk om de vliegtuigen 10 tot 15 kilometer zuidelijker van Hoorn te laten vliegen over een niet bevolkt Markermeergebied en een dun bevolkt poldergebied van Zeevang en Beemster. Zie voorstel I op bijlage 1 (kaartje).
2. Het is tevens mogelijk om de vliegtuigen 10 tot 15 kilometer noordelijker van Hoorn te laten vliegen over het dun bevolkte poldergebied van de Schermer, Westerkoggenland en Zuiderkoggenland. Zie voorstel II op bijlage 1 (kaartje)

De gevolgen van het aanpassen van de aan- en afvliegroutes conform mijn voorstellen zijn merendeels zeer positief of identiek aan de huidige situatie:

- Minder (of geen) geluidsoverlast voor een grote groep mensen in Hoorn en de Regio van Hoorn.
- De belasting van het milieu door uitlaatgassen zal identiek zijn met de huidige situatie.
- Nadelige effecten voor de luchtvaartsector zijn er niet. Een enkele kilometers langere vluchtweg is niet meetbaar.
- Beide alternatieve routes gaan meer over water en minder over land dan de oude situatie.

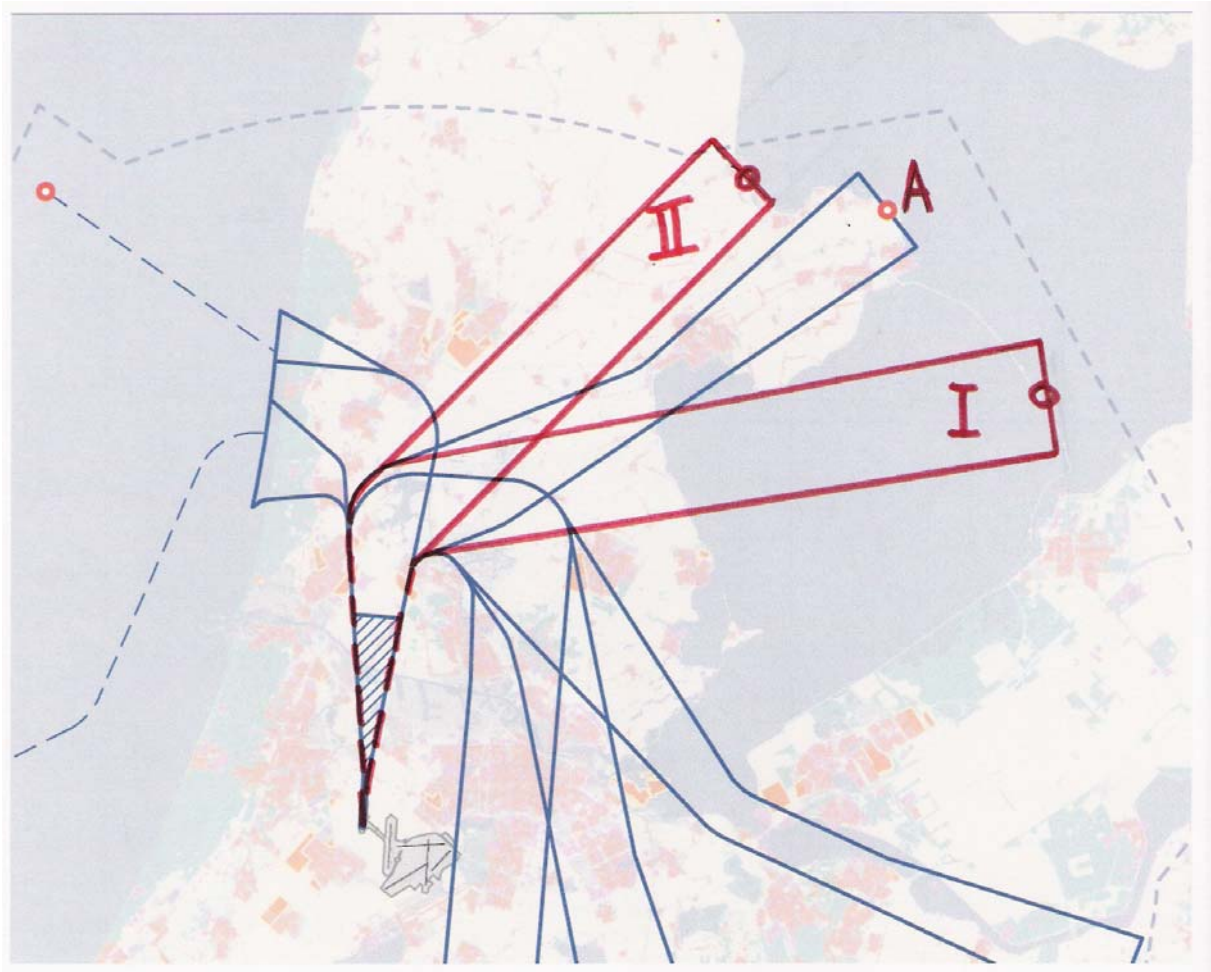
Een negatief gevolg is dat een andere maar beduidend kleinere groep van Noord Hollandse bevolking overlast zal krijgen van het lawaai veroorzaakt door landende en stijgende vliegtuigen.

Realisatietermijn:

Voor het veranderen van vliegroutes zal een aanpassing van de aan- en afvliegbekening nodig zijn. Er zal een verandering worden gevraagd van de te volgen stappen en procedures bij de verkeersleiding. De toestellen zullen een ander traject vliegen.

Deze aanpassingen kunnen in enkele maanden tot een jaar worden doorgevoerd.

Onderwerp: Vliegverkeer boven Hoorn.  
Kenmerk: DGL/04.u02922  
Dossier nr: V00008  
Bijlage 1: Kaart met aan- en afvliegroutes



Voorstel: De Alternatieven.

1. Het is mogelijk om de vliegtuigen 10 tot 15 kilometer zuidelijker van Hoorn te laten vliegen over een niet bevolkt Markermeergebied en een dun bevolkt poldergebied van Zeevang en Beemster. Zie voorstel I.
2. Het is tevens mogelijk om de vliegtuigen 10 tot 15 kilometer noordelijker van Hoorn te laten vliegen over het dun bevolkte poldergebied van de Schermer, Westerkoggenland en Zuiderkoggenland. Zie voorstel II.

Onderwerp: Vliegverkeer boven Hoorn.  
Kenmerk: DGL/04.u02922  
Dossier nr: V00008  
Bijlage 2: Klachtentoe name (bron Burocross)

Hoorn heeft een bevolking van 66000 personen.

De Polderbaan is in gebruik sinds februari 2003.

Het aantal klagers uit Hoorn in 2003 is gemiddeld 5.3. Het hoogste aantal klagers is in de maand november (9). De meeste klachten in augustus (134).

Overlast door vliegtuiglawaai is nieuw voor de inwoners van Hoorn. Men weet niet dat men kan klagen. Men weet ook niet waar.

Het aantal klagers uit Hoorn in 2004 is ten opzichte van 2003 meer als verdubbeld: gemiddeld 12.3. Het hoogste aantal klagers is in de maand november (30). De meeste klachten in april (164).

De bevolking van Hoorn is door stukjes in het Noord Hollands Dagblad in november 2004 over de geluidsoverlast door het vliegverkeer attent gemaakt op de mogelijkheden om te klagen. In Hoorn kent men nog geen "beroepsklagers" en men rapporteert niet elk storend vliegtuig. Dit neemt niet weg dat er een grote ergernis bestaat. Waar het de nachtvluchten betreft: in de maart 2005 zijn 86 klachten vanuit Hoorn bij Cros binnengekomen. 39 van deze klachten betreffen nachtvluchten!

Conclusie klachtengegevens Buro Cros:

- Sterke stijging van de klachten en klagers uit Hoorn in 2004.
- Groot aandeel van de klachten betreffen het nachtelijke vlieglawaai
- Gering aantal klachten per klager.

Noot:

- Door het aantal klachten hoort Hoorn (gelukkig) niet in de overlast top 10. Wel zijn de klachten ernstiger dan de cijfers zich laten aanzien. De bevolking uit Hoorn klaagt niet snel. Men is onbekend met geluidsoverlast veroorzaakt door vliegtuigen. Dat men kan klagen is een nieuw fenomeen. De weg naar BuroCros heeft lang niet iedereen die overlast ondervind gevonden. Men heeft sterke twijfels of klagen helpt.

V00018 Kudelstaart

Voor uitvliegende vliegtuigen zijn routes vastgesteld. Maar in de praktijk worden de bochten in deze routes vaak afgesneden. Dit geeft onnodige geluidsoverlast voor de woningen die in deze \'binnenbocht\' liggen.

De uitvliegroutes zijn niet voor niets zo nauwkeurig vastgesteld. Dit is voor een belangrijk deel gebaseerd op het voorkomen van geluidsoverlast. Daarom is het voor de bewoners onbegrijpelijk dat de bochten vaak afgesneden worden.

Het voorstel is daarom eenvoudig: beperk het afsnijden van bochten tot het uiterste minimum, en leg zwaardere sancties op bij overtredingen.

Het belangrijkste effect van de voorgestelde maatregel (nauwkeuriger de uitvliegroutes volgen) is een vermindering van de geluidsoverlast. Een belangrijk secundair effect zal zijn dat de ergernis bij de bewoners over geluidsoverlast in het algemeen zal verminderen, omdat het onnodige deel van de geluidsoverlast gereduceerd is conform gemaakte afspraken.

Uitvoering kan onmiddellijk ingaan. Het is slechts het strenger handhaven van gemaakte afspraken.

## **V00019 Leiderdorp**

### **Titel**

Verbetering aanvliegeroutes Kaagbaan Schiphol

### **Beschrijving**

Zeker bij noordenwind, maar ook op andere dagen, ondervinden wij in de regio Leiden, Oegstgeest, Leiderdorp ernstige geluidshinder van vliegtuigen die aanvliegen op de Kaagbaan. Bestuderen we een kaartje van het CROS (zie ochtend-maandag 21 februari 2005.jpg), dan blijkt men overdag via een tamelijk willekeurige route op de Kaagbaan aan te vliegen. Het plaatje beslaat de tijdspanne 06:00 uur tot 11:30 uur op maandag 21 februari 2005. Het krioelt werkelijk van de vliegbewegingen boven zeer dicht bewoond gebied. Pas op het laatste moment wordt een nauwe corridor naar de landingsbaan gevolgd.

Vergelijken we dit beeld met de situatie 's nachts (zie nacht-ma 21 feb - di 22 feb 2005.jpg) dan zien we een zeer overzichtelijk beeld met nauwe corridors over grote afstand. Dit plaatje geeft het vliegverkeer weer in de nacht van 21 op 22 februari 2005, tussen 23:00 en 06:00 uur.

Mijn voorstel is om dit protocol ook overdag aan te houden en het samenvoegen van de vliegroutes al boven zee te laten plaatsvinden. Ook boven zee moeten dan cirkels gedraaid worden indien wachten nodig is. Via een aantal nauwe corridors kan dan over dun bevolkt gebied op de Kaagbaan worden aangevlogen.

### **Onderbouwing**

Bij de onderbouwing van mijn voorstel ben ik uit gegaan van de informatie die te vinden is op de website van het CROS (Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol), in het bijzonder de pagina <http://www.crosinfo.nl/dagplots/gisteren.html> en <http://www.crosinfo.nl/nachtbaangebruik/nacht.html>

Hieruit komt duidelijk het verschil tussen het dag- en nachtprotocol naar voren alsook is het enorme drukke verkeer boven de regio Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest wanneer de wind uit noordelijke richting komt (met alle geluidshinder van dien).

### **Effecten**

Als het samenvoegen van de diverse aanvliegeroutes ver buiten de kust boven zee gaat plaatsvinden, en het aanvliegen op de landingsbaan via één of meerder nauwe corridors boven dun bevolkt gebied gebeurt, zal dit een aanzienlijke vermindering van de geluidshinder in de bevolkingscentra tot gevolg hebben.

### **Uitvoering**

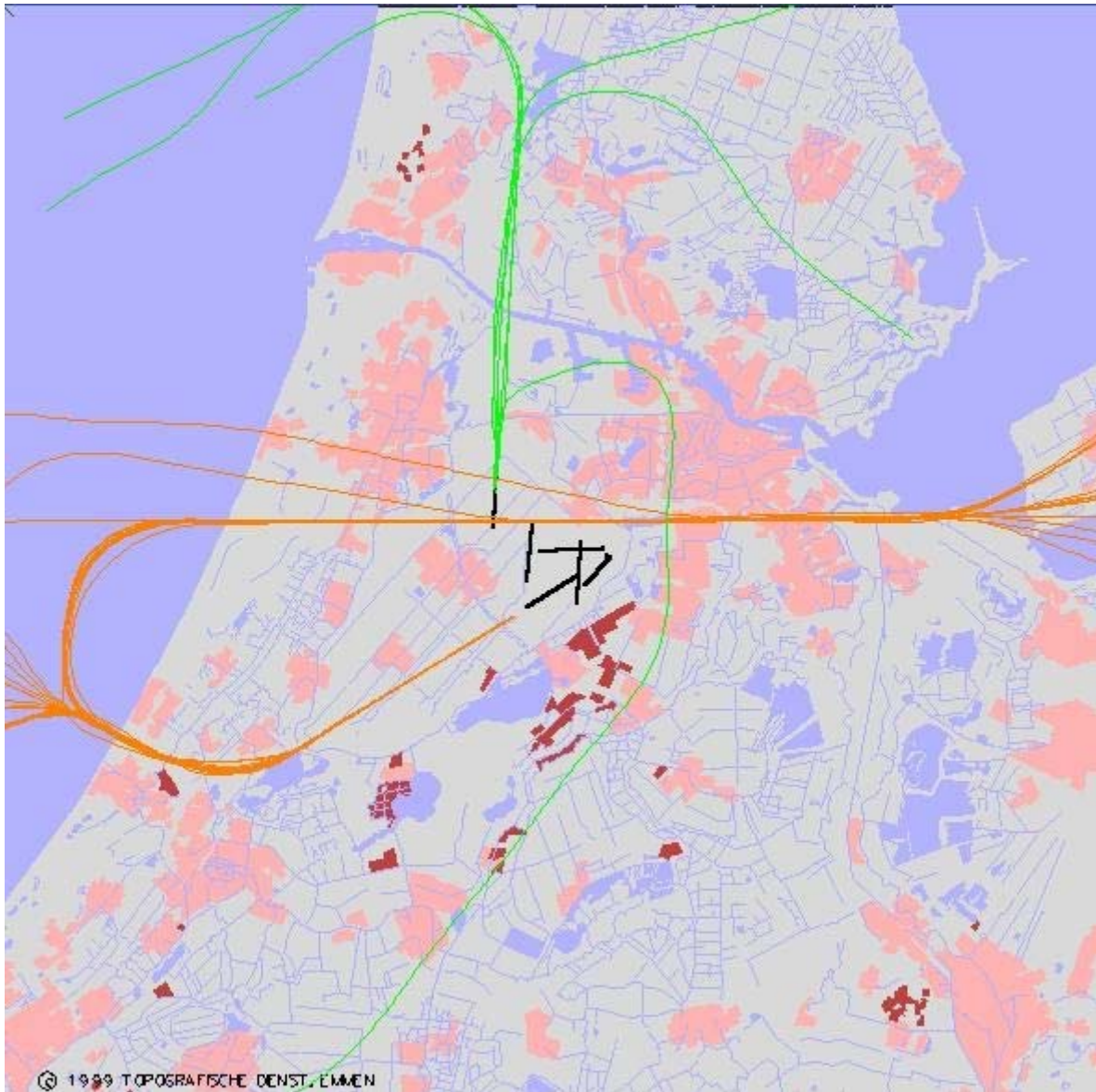
De uitvoering zit hem voornamelijk in het naleven van een strak aanvliegerprotocol. De termijn waarop e.e.a. in werking kan treden lijkt me alleen afhankelijk van de termijn waarbinnen afspraken kunnen worden gemaakt met de berokken partijen. Ik denk hierbij aan luchtvaartmaatschappijen, verkeersleiders en mogelijk ook andere luchthavens.



**ochtend-maandag 21 februari 2005.jpg**

Aanvliegroutes Kaagbaan Schiphol op maandagochtend 21 februari 2005 (06:00 – 11:30)  
(oranje is landen, groen is opstijgen)

Uit dit plaatje blijkt dat het werkelijk krioelt van de vliegbewegingen boven drukbevolkte woongebieden zoals Oegstgeest, Leiden en Leiderdorp. Er wordt niet echt op een mogelijke vermindering van de geluidshinder gelet.



**nacht-ma 21 feb - di 22 feb 2005.jpg**

Aanvliegroutes Kaagbaan Schiphol in de nacht van 21 op 22 februari 2005 (23:00 – 06:00 uur)  
 (oranje is landen, groen is opstijgen).

Opvallend is het strakke aanvliegprotocol waarbij boven zee verzameld wordt en vervolgens via een  
 nauwe corridor over dun bevolkt gebied op de kaagbaan wordt aangevlogen.

Mijn voorstel is om zo'n constructie ook overdag te handhaven.



V00020 Hoofddorp

Schipholbeleid, ik verbaas me iedere keer dat er zoveel mensen tegen schiphol zijn. Als ik kijk hoe druk het is op schilphol en hoe vaak mensen met vakantie gaan met het vliegtuig waar hebben we het dan over? Ik oon mijn gehele leven al in Hoofddorp en nog nooit heb ik een vliegtuig gehoord. Wat ik wel hoor is de Schipholtrein maar daar hoor je niemand over en waarom eigenlijk wel. Het leven is niet meer zo als 40 a 50 jaar terug. wij moeten er dus gewon mee leven. En volgens mij vergeten die mensen die klagen dat wij allemaal eten van schiphol!! Want als schiphol weggaat uit de Haarlemmermeer dan komen heel veel gezinnen met een groot probleem omdat wij allemaal afhankelijk zijn. Daarom begrijp ik al die ophef niet, laat schiphol gewoon zoals het is!

Want volgens mij was Schiphol er eerder dan al die mensen die nu klagen, en als het je niet bevalt ga je toch lekker in een hutje op de hei wonen. Neem nou die bewoners uit Badhoevedorp, die zoeken naar alles omdat ze graag aktie willen voeren was het eerst schiphol, nu is het weer tegen de snelweg, het wordt te druk, te veel lawaai maar ze gaan zelf ook met de auto naar hun werk, dus ..... onzin allemaal

## V00021 Amsterdam

1. Zo snel mogelijk op alle banen de outer marker op 4000 feet brengen.
2. Geen parallele Kaagbaan. Er zijn al 5 noord-zuid banen. Behoefte aan 2de Oost-west baan. De overheersende windrichting in Nederland is immers Westelijk

In de kern van het Schipholbeleid van het Directoraat generaal van de Luchtvaart staat o.a:  
De overlast (geluid en uitstoot) en veiligheidsrisico's die de luchtvaart onvermijdelijk veroorzaakt in de omgeving zo veel mogelijk beperken.

Mijn voorstel is volledig in overeenstemming met deze doelstelling.

De huidige houding van Schiphol en de Luchtverkeersleiding tegen de final approach verhoging uitsluitend om capaciteits en economische redenen en verontachtzaming van de belangen van de burger is in direct conflict met deze doelstelling

De effecten zijn:

1. Aanzienlijk minder geluidsoverlast als gevolg van minder motorvermogen.
2. Aanzienlijk minder brandstof gebruik
3. Daardoor eveneens minder milieuverontreiniging
4. Aanzienlijk aangename daling voor passagiers
5. In overeenstemming met de wensen van vliegers
6. Op vrijwel alle grote luchthavens wordt het 4000 voet niveau aangehouden. 7. Weten we het weer beter?

Op redelijke korte termijn omdat het een computer aanpassingskwestie is



M/S/SG/PSG	dienst	<i>298</i>
DBS		
01 AUG 2005		
Behandeling:		
<input type="checkbox"/>	eindparaaf	<i>LP/8</i>
<input type="checkbox"/>	advies	
<input checked="" type="checkbox"/>	ambtelijk afdoen	
<input type="checkbox"/>	ter kennisgeving	
Vong nr:		Volg nr:
Afdoeing voor:		

# FAX

Aan: Ministerie van Verkeer & Waterstaat

Company:

Nummer: 070 353 7895

Datum: 30 juli 2005

Onderwerp: Evaluatie Schiphol beleid

Pagina's: 1 (inclusief voorblad)

*In geval van problemen met verzending, bel svp onderstaand nummer*

### Opmerkingen:

Uw brief: 29 juli 2005  
 Uw kenmerk: DGTL/05.004944  
 Mijn kenmerk: V00021

Helaas heb ik in mijn voorstel met hiervoor genoemd kenmerk feet en meters verward. Wat ik bedoel is het volgende;  
 Voor alle zes banen van Schiphol moet de finaJ approach op **4000** meter worden ingezet ea niet zoals nu op **2000** meter. Hierdoor wordt een grotere dalingshoek worden ingezet, die naar een CDA (continuous descent approach) toe gaat. Deze daling heeft aantal grote voordelen, zoals minder motorvermogen en daardoor minder lawaai en lagere uitstoot van milieu vijandige stoffen als roet en verbrandingsrestea  
 Het is bovendien onjuist dat voor nachtelijk verkeer op de 06-24 wel CDA wordt toegepast en op de 09-27, waar dit veel meer noodzakelijk is niet. Schiphol maakt zich daarmee schuldig aan discriminatie van bepaalde groepen burgers.  
 Op de meeste grote internationale luchthavens wordt overigens de CDA methode toegepast, zoals in o.a. Londen en Frankfort.  
 Ik verzoek u vriendelijk mijn voorstel in dier voege te wijzigen,  
 Hoogachtend,

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART			
Reg. nr.			Copy ex
Doss. nr.			
Datum:	- 4 AUG. 2005		
Afdoeingstermijn	1-9-2005		
Ter behandeling aan:			Opbergen
<i>LH</i>			

V00022 Amstelveen

Vliegtuigen dienen eerst voldoende hoogte te hebben ontwikkeld alvorens zij afbuigen. Dus niet de huidige hoogte. Door het te snel afbuigen gaat ook een belangrijk deel van de lift verloren en is de kans op een stall (overtrek) groter dan wanneer er langer wordt doorgevlogen om hoogte te winnen alvorens wordt afgebogen.

Meer hoogte betekent minder en beperkte overlast en door minder gevaar voor overtrek ook veiliger voor zowel de passagiers als de omwonenden.

Met name vrachtvliegtuigen hebben meer tijd nodig om te stijgen, een overtrek zal meer inpakt hebben op de omwonenden dan op de passagiers aangezien de laatsten niet aanwezig zijn. (zie ook gevolgen bijlerramp, weinig casualties vanuit het vliegtuig maar des te meer op de grond)

Minder geluidsoverlast, minder risico op overtrek (stall) door hogere uitvliegroutes minder uitlaatgassen op lage hoogtes.

uitvoering, ATC moet andere uitvliegroutes aangeven aan piloten, dus langer op dezelfde uitvliegroute laten vliegen zonder van koers te veranderen. De invoering kan per direct.

## V00026 Hoofddorp

Het aanpassen van de westelijke uitvliegroute van de Kaagbaan over onbewoond gebied zodat recreatieterreinen en dicht bevolkte wijken veel beter worden ontzien.

Bij het gebruik van de Kaagbaan voor startende vliegtuigen wordt onder andere naar het westen gedraaid. Hierbij wordt deels recht over de wijk Hoofddorp-Floriande (zuidelijke helft), geheel over de wijk Sportdorp (in aanbouw), recreatiegebied de Boseilanden (in ontwikkeling), recreatiegebied Toolenburgse plas en recreatiegebied Haarlemmermeerse Bos en de voormalig Floriade gevlogen (grenzend aan Haarlemmermeerse bos). De genoemde recreatieterreinen zijn bij mijn weten alle grote recreatieterreinen van de gemeente Haarlemmermeer en van groot belang voor de bewoners van met name Hoofddorp (de grootste woonkern van de gemeente Haarlemmermeer) Hierdoor is het voor bewoners van deze wijken en recreerende personen niet echt aangenaam buiten zitten/recreëren.

### Optie 1

Door eerst verder naar het Zuidwesten uit te vliegen en daarna pas aan de draai te beginnen die nu recht boven recreatie gebied Toolenburgse plas en het Zuidelijk deel van Floriande en Sportdorp/De Ijtochtzone loopt is de geluidshinder sterk terug te brengen. Enerzijds omdat er een flauwere bocht gemaakt hoeft te worden waardoor minder vermogen benodigd is tijdens de klim en dus minder geluidsdruk ontstaat, anderzijds omdat er gebruik gemaakt wordt van een onbewoond stuk grond in de nieuwe situatie.

### Optie 2.

Een andere optie is om eerst naar zee te vliegen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep door en daarna boven zee verder te draaien. Hierbij wordt nog minder geluidshinder veroorzaakt voor veel meer personen.

Zie voor achtergrond informatie de kaartbijlagen van het luchthavenverkeersbesluit (startend verkeer baan 24 overdag) en de plots van Fanomos over de werkelijk gevolgde route. Te zien is dat de vliegtuigen hierbij over genoemde gebieden vliegen in plaats van er langs.

### Optie 1:

#### Voordelen:

- Sterke vermindering van geluidshinder in de wijken Floriande, Sportdorp en Ijtochtzone en daarmee de hinder beleving van de bewoners.
- Sterke vermindering van geluidshinder in de recreatiegebieden Toolenburgse plas en het Haarlemmermeerse bos en daarmee het vergroten van de recreatieve aantrekkingskracht (wat toch de bedoeling is voor deze gebieden)
- Vermindering van de slaapverstoring van een groot aantal kinderen (nieuwbouwwijk is veel jonge kinderen).
- Vermindering van veiligheidsrisico's omdat over onbewoond i.p.v. bewoond gebied wordt gevlogen.

Ten opzichte van vervuilingseffecten is er mijns inziens geen positief of negatief resultaat, met andere woorden op dat punt wijzigt er niets.

#### Nadelen:

Geén

### Optie 2:

#### Voordelen:

- Sterke vermindering van geluidshinder in de wijken Floriande, Sportdorp en Ijtochtzone en daarmee de hinder beleving van de bewoners.
- Sterke vermindering van geluidshinder in ALLE recreatiegebieden van de gemeente Haarlemmermeer.
- Vermindering van de slaapverstoring van een groot aantal kinderen (nieuwbouwwijk is veel jonge kinderen).
- Vermindering van veiligheidsrisico's omdat over onbewoond i.p.v. bewoond gebied wordt gevlogen.

#### Nadelen:

- Vermeerdering milieueffecten in waterleiding Duinen.
- Vermeerdering geluidsbelasting en milieueffecten in Vogelenzang, Bennebroek, Hillegom

Zie onderbouwing. Realisatie kan per direct.

V00027 Amsterdam

Laat de vliegtuigen in een glijvlucht landen.

In plaats van volgas tegen wind, uitstaande kleppen en zwaartekracht op te boksen komen ze geruisloos naar beneden

Een eenvoudige en comfortabele oplossing die bovendien erg voor de hand ligt.

Waarom dit niet allang gebeurt is mij een raadsel.

Minder herrie

Minder energieverbruik

Minder schadelijke uitlaatgassen

detailwijziging aanvliegprocedure

termijn (geschat) een half jaar

V00029 Haarlem

Omdat vliegtuigen bij opstijgen en landen frequent afwijken van de door de luchtverkeersleiding gewenste routes en vlieghoogtes, dienen de luchtvaartmaatschappijen zwaar te worden beboet als hun vliegtuigen van de gewenste routes en vlieghoogtes afwijken. (Boete van € 500.000 tot € 1 mln per constatering van overtreding)

De gewenste routes en vlieghoogtes dienen voor zo'n 50 tot 100 kilometer naar én vanaf Schiphol te worden gedefinieerd.

Afwijkingen van de gewenste routes en vlieghoogtes zouden alleen toegestaan mogen worden bij calamiteiten (zoals motorstoring). Reparatie aan start- en landingsbanen geldt niet als calamiteit.

Op dit moment geldt er geen regiem in de lucht. Volgens de RLD zijn de piloten \"vrij\" in de lucht. Ook de luchtverkeersleiders hebben geen greep op aanvlieg- en startroutes en vlieghoogtes; zij adviseren alleen.

Door de afwijkingen van gewenste routes ontstaat er milieuschade en gevaar voor de bevolking. Hier in Haarlem wordt zeer frequent op te lage hoogte noord-zuid en oost-west over de stad gevlogen.

De boetes moeten zowel het economisch voordeel van het \"afsnijden\" van bochten geheel wegnemen, en moeten ook voldoende hoog zijn om de luchtvaartmaatschappijen te dwingen hun onverschilligheid over routes en vlieghoogtes nog in 2005 geheel te staken en hun piloten dwingende instructies te geven.

Vliegtuigen volgens routes en vliegen op hoogtes die de minste milieuschade en risico voor de bevolking veroorzaken.

Door compliance (strikte naleving) wordt het maatschappelijk draagvlak voor het vliegverkeer van en naar Schiphol vergroot.

1. stel routes en vlieghoogtes vast tot 50 a 100 km van en naar Schiphol (uitvoering luchtverkeersleiding Schiphol + RLD)
2. gebruik het luchtverkeersleidingssysteem om vast te stellen welke route elk afzonderlijk vliegtuig werkelijk volgt; deze info gaat naar de RLD;
3. laat de RLD de afwijkingen vaststellen tussen de verplichte routes en vlieghoogtes;
4. laat een afdeling van het OM de luchtvaartmaatschappijen vervolgen voor geconstateerde overtredingen in het luchtruim;
5. laat de rechter de boetes opleggen
6. laat justitie de boetes innen

V00030

De nog steeds aanzienlijke geluids- en milieuhinder van de Buitenveldertbaan zou kunnen worden verkleind door het toepassen van een grotere dalingshoek. Een dergelijke maatregel leidt niet alleen tot minder geluidsoverlast, maar door het geringere motorvermogen ook tot minder uitlaatgassen. Dit laatste is in een sterk vervuild gebied als de regio Amsterdam van groot belang voor de volksgezondheid. Gezien de, mede door Europese regelgeving, recent sterk toegenomen aandacht voor de slechte kwaliteit van de lucht in West- en Zuid-Nederland, zou Schiphol er goed aan doen meer aandacht aan maatregelen op dit terrein te besteden. Bij luchthavens elders in Europa zijn met de voorgestelde maatregel goede ervaringen opgedaan.



V00031 Vijfhuizen

Geachte hr./mevr

Het in gebruik nemen van de Polderbaan heeft voor Vijfhuizen een zeer sterke toename van de geluidsoverlast met zich gebracht. Vooral ook door grondlawaai van startende en afremmende vliegtuigen. Er bestaat hier een gevoel van overmacht. Schiphol en overheid gaan toch hun belang laten prevaleren. Daarom waarschijnlijk niet zoveel reacties vanuit deze lokatie. Ook ik moet accepteren dat mijn nachtrust regelmatig verstoord wordt.

Mij is opgevallen dat de meest hinder optreedt, indien de wind uit oostelijke richting waait. Het geluid wordt enorm gedragen door de wind.

Is het nu niet mogelijk dat hiermee rekening wordt gehouden door de vluchtleiders, met name in de nachtelijke uren.

Bij wind uit het oosten meer gebruik maken van de Zwanenburgbaan. Bij wind uit het westen meer gebruik maken van de polderbaan.

Misschien kunt u iets doen met deze suggestie.

Digitaal  
beschikbaar

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

Santpoort Noord 27 april 2005

Betreft: **Verbetervoorstellen m.b.t. evaluatie Wet luchtvaart**

Geachte mevrouw, heer,

De oproep tot het doen van verbetervoorstellen geeft aan dat het ministerie inziet dat de Wet luchtvaart voor verbetering vatbaar is. Ik hoop dat partijen de onderstaande verbetervoorstellen, gericht op verbeteren van milieu, zwaar zullen laten wegen, dus kiezen voor duurzaamheid en de lange termijn. Schiphol heeft hiermee een mogelijkheid om zich (toch nog) te profileren als goede buur.

**Beperk onnodig vliegverkeer**

- BESCHRIJVING Geen vliegverkeer t.b.v. (goedkoop) tanken  
MOTIEF Beperken milieu overlast  
ONDERBOUWING Voor tanken is geen luchthaven nodig die in dicht bevolkt gebied ligt. Schiphol is blijikbaar de "witte pomp" van de omgeving  
EFFECTEN Afname belasting van het milieu, onder andere geluidsoverlast  
REALISATIE p<sub>e</sub>r direct, d.w.z. eventueel nadat beperkende contracten zijn afgelopen

**Stijg trapsgewijs**

- BESCHRIJVING Bij het opstijgen boven "onbewoond" gebied wel stijgen en boven bewoond gebied niet stijgen, aldus wordt trapsgewijs opgestegen  
MOTIEF Beperken lawaai  
ONDERBOUWING Door uitbreiding van het aantal verkeersleiders zijn vliegbewegingen niet alleen (nog) veiliger, maar kan de verkeersleider tijdens de vlucht boven land zich nadrukkelijker richten op geluidsbeperkend vliegen  
EFFECTEN Afname geluidsoverlast  
REALISATIE Zodra aantal verkeersleiders is uitgebreid en vliegmethodes vastligt, dus bijvoorbeeld na een jaar

**Daal in glijvlucht**

- BESCHRIJVING Bij het dalen een lange glijvlucht, waarbij de motoren dus feitelijk niet gebruikt hoeven te worden  
MOTIEF Beperken lawaai  
ONDERBOUWING Door uitbreiding van het aantal verkeersleiders zijn vliegbewegingen niet alleen (nog) veiliger, maar kan de verkeersleider tijdens de vlucht boven land zich nadrukkelijker richten op geluidsbeperkend vliegen  
EFFECTEN Afname geluidsoverlast  
REALISATIE Zodra aantal verkeersleiders is uitgebreid en vliegmethodes vastligt, dus bijvoorbeeld na een jaar

### **Beperk lawaai vliegtuigen**

- BESCHRIJVING sta geen vliegtuigen toe die overmatig lawaai produceren (in zekere zin stimuleert dit verbetervoorstel de stille vliegtuigen)
- MOTIEF Beperken lawaai
- ONDERBOUWING uit ervaring weet ik dat sommige vliegtuigen aanzienlijk meer lawaai maken. (is bevestigd door Cros-medewerker)
- EFFECTEN Afname geluidsoverlast
- REALISATIE p<sub>e</sub>r direct, d.w.z. eventueel nadat beperkende contracten zijn afgelopen

### **Handhaaf strikt vliegroutes**

- BESCHRIJVING Dit geldt voor in- én uitvliegend verkeer
- MOTIEF Beperk lawaai(gebied)
- ONDERBOUWING a) blijkbaar mag invliegend verkeer buiten (uitvlieg)routes vliegen (is bevestigd door Cros-medewerker), zodat vaak over dichter bevolkt gebied wordt gevlogen dan in principe zou hoeven
- b) voor in- en uitvliegend verkeer geldt natuurlijk dat strikte handhaving van vliegroutes de geluidsoverlast beperkt, immers daarvoor zijn juist die vliegroutes bedacht!
- Strikte handhaving leidt ongetwijfeld tot uitbreiding van aantal verkeersleiders
- EFFECTEN Afname geluidsoverlast
- REALISATIE Zodra aantal verkeersleiders is uitgebreid en vliegmethodes vastligt, dus bijvoorbeeld na een jaar

### **Voorspel overlast**

- BESCHRIJVING stel een "lawaai(overlast)-voorspelling" op (van in- én uitvliegend verkeer)
- MOTIEF Het vooraf weten van hinder (dus vooral wanneer het weer ophoudt) levert beslist meer begrip op voor degene die hinder veroorzaakt
- ONDERBOUWING Zorg dat per klein gebied (bijvoorbeeld postcodegebied 2071 ek) vooraf bekend is wanneer overlast optreedt. Hierdoor wordt als het ware vooraf een "afsprake" gemaakt over de overlast. Bewoners kunnen dan op de overlast ook anticiperen
- EFFECTEN Afname geluidsoverlast beleving
- REALISATIE Op korte termijn (uitvoering ligt bij Cros)

### **Noem overlast veroorzaker**

- BESCHRIJVING informeer bij klacht welke vlucht(nummer), welke maatschappij etc de overlast heeft veroorzaakt
- MOTIEF De gedupeerde is uiteindelijk ook consument en consumenten hebben recht op informatie over producent (ook producent van lawaai)
- ONDERBOUWING Als bewoner invloed heeft op gedrag naar "overlast veroorzaker" levert dat een gevoel op datje er iets aan kan doen. In dat geval moet bewoner uiteraard weten wie "overlast veroorzaker" is.
- Tegelijk bij de uitgifte van de voorspelling van de overlast kan ook al het vluchtnummer, maatschappij etc worden opgegeven
- EFFECTEN Afname geluidsoverlast beleving
- REALISATIE Op korte termijn (uitvoering ligt bij Cros)

Ik dank u voor de gegeven gelegenheid om de verbetervoorstellen te kunnen overhandigen en ben uiteraard bereid om eventuele onduidelijkheden nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet

V00035

Uithoorn, 2 mei 2005.

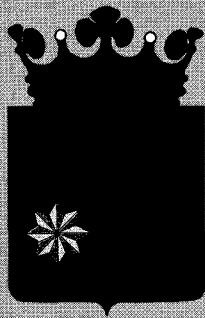
L.S.

Al jaren lang zijn de vaste tijden waarop wij in die zin gehinderd worden door de stijgende toestellen vanaf de Aalsmeerbaan op momenten dat wij met mooi weer in de tuin willen zitten. De ergste overlast vindt steeds plaats op vaste tijden tussen half 10 t/m half 12 en van ongeveer 14.00 uur tot 16.30 uur en om 19.30 uur tot 20.45 uur.

Dat zijn tijden dat je of met mooi weer een kop koffie wilt drinken en in de middag je thee wilt drinken en 's avonds het nieuws nauwelijks kan volgen door de gigantische geluidshinder. Wij wonen recht onder de uitvliegroute van de Aalsmeerbaan in de wijk De Legmeer en op de grens van de toekomstige wijk Legmeerwest, waarbij ik mij afvraag hoe het in vredesnaam mogelijk is dat daar opeens gebouwd mag worden. Jarenlang lig ik daarover met de gemeente in de clinch, die zich beroepen op een oude en verkeerde(!) vastgestelde vrijwaringszone. Waar niet gebouwd zou mogen worden, vliegt nauwelijks een vliegtuig over en waar gebouwd mag worden is de herrie oorverdovend. De gemeentebelangen zijn kennelijk groter dan de gezondheid van de burgerij. Hoe zit het dan eigenlijk met de handhaving van de geluidsnormen? Zeker gelet op het feit dat de gemeente Amstelveen niet meer in de Noordelijke Legmeerpolder mag bouwen waar naar mijn mening veel minder overheen wordt gevlogen.

Mijn vraag is of het na jaren gebruik van dezelfde tijden, niet mogelijk is daar wat variatie in te brengen b.v. in de tijden dat er opgestegen wordt b.v. van 8.00 tot 10.00 uur en van 13.00 tot 15.00 uur en van 17.00 tot 19.00 uur. Wij kunnen dan ook eens in de tuin genieten met de koffie c.q. theetijd en het beluisteren van het nieuws.

Gaarne verneem ik uw visie en evt. wijzigingen.



# Gemeente Liemeer

Nieuwveen \* Noordeinde \* Noordse Dorp \* Vrouwenakker \* Zevenhoven

Teylersplein 1  
2441 LE Nieuwveen  
tel. 0172 - 536 536  
fax. 0172 - 536 500

Correspondentie-adres:  
Postbus 3003  
2440 AA Nieuwveen

E-mail:  
info@liemeer.nl  
Website:  
www.liemeer.nl

Datum :  
Onderwerp :  
Uw kenmerk :  
Inlichtingen bij :  
Sector :  
Bijlagen :

**VERZONDEN 29 JUN 2005**

29 juni 2005  
verbetervoorstellen evaluatie Schipholbeleid  
DGL/05.U00583  
~~XXXXXXXXXX~~  
Grondgebied  
-

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart  
Projectbureau evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT DEN HAAG

<b>REG. nr.</b>		Copy ex
<b>Doss. nr.</b>		
Datum: - 1 JULI 2005		
Afdoeningstermijn <u>29-07-2005</u>		
Ter behandeling aan:		Opbergen
LH		

Naar aanleiding van de mogelijkheid te reageren op de evaluatie van het Schipholbeleid, doen wij hierbij een aantal verbetervoorstellen.

In de gemeente Liemeer wordt door inwoners geluidoverlast ondervonden door het vliegverkeer. Onzekerheid over de uitstoot van schadelijke stoffen en fijn stof en een gevoel van onveiligheid spelen daarnaast een rol. Aan de hand van onderstaande verbetervoorstellen willen wij voor deze problematiek de aandacht vragen en een bijdrage leveren aan verbetering van de lokale omstandigheden.

### communicatie

In het algemeen vinden wij de communicatie over het Schipholbeleid voor verbetering vatbaar. Een betere communicatie zal ook bijdragen aan een bredere acceptatie van plannen en maatregelen. Als suggestie voor verbetering van de communicatie stellen wij voor dat een vaste contactpersoon regelmatig de gemeenten die onder de invloedssfeer van de luchthaven vallen bezoekt waarbij in een open dialoog wederzijds onderwerpen met betrekking tot Schiphol kunnen worden besproken.

### vliegroute

De formele route voor landend vliegverkeer op de Aalsmeerbaan -36R- loopt midden tussen de kernen Nieuwveen en Noordeinde in de gemeente Liemeer.

Veelvuldig echter wordt van deze route afgeweken en komt vliegverkeer over de kern Nieuwveen of Noordeinde met als gevolg dat door inwoners geluidoverlast wordt ondervonden. Sommige toestellen vliegen daarbij ook zeer laag over hetgeen de overlast nog verder vergroot.

Gelet op het feit dat het vliegverkeer de formele route, die tussen de kernen ligt, nu ook al benut, zij het niet structureel, geeft ons aanleiding te veronderstellen dat dit dus tot de mogelijkheden behoort. Niet alleen wordt geluidoverlast in belangrijke mate beperkt, er zal ook sprake zijn van een aanzienlijke verhoging van de veiligheid.

Bankrelaties:  
-B.N.G. 's-Gravenhage:  
rek.nr. 2850.34.391

### beperkingen

In verband met de zeer beperkte bouwmogelijkheden in het Groene Hart is het van groot belang dat de gemeente voor langere tijd zeker kan zijn waar bouwbeperkingen vanwege het vliegverkeer gelden. Wij gaan er van uit dat de huidige contouren wat dat betreft betrouwbaar zijn en vinden in het kader van verdere ruimtelijke ontwikkelingen een verdergaande beperking niet acceptabel.

### geluidmeetpunten

Wij stellen voor op korte termijn een representatief geluidmeetnetwerk voor de buitengebieden op te zetten teneinde het geluid van vliegverkeer objectief te kunnen meten en handhaving effectiever kan worden uitgevoerd. Een verdere toename van vliegtuiggeluid is voor de gemeente Liemeer niet acceptabel.

### nachtperiode

In toenemende mate worden kritische kanttekeningen geplaatst bij verstoring van de nachtrust door geluid. Wij dringen er dan ook op aan de nachtperiode te verlengen van 06.00 uur naar 07.00 uur.

### verontreiniging

Mede in verband met het toegenomen aantal vliegbewegingen, dient er naar onze mening een onderzoek te komen naar de effecten op de gezondheid van de uitstoot van stoffen door het vliegverkeer. Het is van belang te weten welke stoffen en in welke concentraties in de lucht aanwezig zijn en welke stoffen neerdalen op de bodem. De aanwezigheid van fijn stof dient bij dit onderzoek nadrukkelijk te worden betrokken. Om een goede vergelijking te kunnen maken zou een dergelijk onderzoek tevens moeten plaatsvinden in een gebied buiten de invloedssfeer van het vliegverkeer.

### veiligheid

In beginsel vinden wij dat vliegroutes om uiteenlopende redenen niet boven bewoond gebied moeten lopen. Naast geluidoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen is het aspect veiligheid daarbij een belangrijk punt. Onder verwijzing naar hetgeen wij hebben opgemerkt onder "vliegroute" dringen wij er op aan ook uit het oogpunt van veiligheid er voor te zorgen dat vliegtuigen die aanvliegen op de Aalsmeerbaan niet over de kern Nieuwveen of Noordeinde vliegen maar de vastgestelde route tussen beide kernen consequent volgen.

Wij verzoeken u met klem de in deze brief genoemde verbeterpunten te betrekken bij de evaluatie van het Schipholbeleid.

Wij spreken de wens uit dat wij een bijdrage hebben kunnen leveren aan vermindering van overlast en vergroting van de veiligheid.

Hoogachtend,  
Burgemeester en Wethouders van Liemeer,  
de secretaris, de burgemeester,



mr. R.P. Wolf



drs. N.C. Barendregt

V042 Zwanenburg

Aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Postbus nr 20018  
2500 EA Den Haag

Geacht college,

In het kader van het " Plan van aanpak voor de evaluatieschiphol-  
beleid" (Sub, 3.5.2. Procesgang) berichten wij u het volgende:  
Wij doen u onderstaand onze voorstellen /verzoeken tot verbetering inzake  
beleid baangebruik e.d. toekomen, dit i.v.m. de geluidshinder, gevarenrisico etc,  
door stijgend vliegverkeer Polderbaan (36 L), welke overlast onze woonsector  
Zwanenburg-West (in feite te dicht bij de startbaan gelegen) vanaf juli 2003 in  
steeds sterkere mate ondervindt, t. w.:

Sub.1: Wij pleiten sterk voor een structurele aanpassing van het baangebruik  
36L,36C en mogelijk 09 en 24, betr. stijgend verkeer overdag en wel  
zodanig dat , anders dan nu het geval is, een meer evenwichtig baangebruik  
bereikt wordt, b.v. Een wijziging, in die zin, dat vliegverkeer 36L  
altijd ten westen /Noordwesten van de lijn Hoofddorp / Den Helder (   
pl.m. 4.45° O.L) blijft en de starters vanaf 36C daarentegen altijd  
ten oosten/noordoosten van genoemde lijn gedirigeerd gaan worden. Door  
deze stringente wijziging komt voornoemde aanpassing zeker binnen bereik.  
Voordelen van e.e.a, is o.m. dat het voorkomen van "crashes" beter  
gewaarborgd is (Alleen de leiding van LVNL beslist over afwijkingen op  
de Regel - 31 L links en 36 C rechts van de 4,45° O.L) Ook kunnen 36L  
en 36C dan naar believen de hele dag gebruikt worden.

Sub.2: Wij verzoeken dringend, een zodanige aanpassing, dat ook onze woon sector,  
Zwanenburg-West , rustpauzes gaat krijgen (b.v. 1 uur in de morgen en 1,5 uur  
in de namiddag) De bewoners Zwanenburg-centrum en - Oost, alsmede Halfweg  
(hinder van 36C) genieten deze "stille uren" al enige jaren. Door een  
evenrediger baangebruik, spreiding van de hinder (Zie Sub.1 ) zal deze  
verbetering voor de Polderbaan-gedupeerden o.i. zeker binnen bereik komen  
. In de Zomermaanden vooral (men verblijft veel buiten /om het huis)  
zijn enkele rustpauzes tijdens de, achter elkaar maar door ,  
stijgende vliegtuigen een dringende wens !!

Gelet op de "verbeteringen" voor Spaandam (waardoor wij, Zwanenburg-West,  
meer hinder hebben gekregen n.1. uitvliegroute is dichterbij gekomen)  
en de tegemoetkoming uwerzijds voor Halfweg en Zwanenburg Centrum / Oost,  
komt het ons zeer redelijk voor, dat de wensen van onze woonsector ook  
gehoor bij u zullen vinden.

zie vervolg blad 2,

Alle aandacht (van H.M. de Koningin, Mevr, de Staatssecretaris, dhr. Cerfontaine en Kroese) waren vorig jaar volledig gericht op Spaarndam, Zwanenburg-Centrum en Oost en Spaarndam. De Belangstelling voor onze woonsector, Zwanenburg-West (toch zeer dichtbij de startbaan gelegen ), en voor de Regio IJmond en omstreken was echt zeer mager tot nihil, ook van de zijde van CROS was dit min of meer het geval!

- Sub.3: Voor de nachtvluchten vanaf 36L stellen wij voor, structureel vast te leggen dat alleen in bijzondere omstandigheden deze kunnen plaats vinden , dit gelet op de korte afstand, tussen onze woonsector en de startbaan. Hoewel door vele betrokkenen al verzocht, willen wij toch ook pleiten voor een nachtregime van 23 - 7 uur.
- Sub.4. Een nuttige verbetering o.i. is: De Preferentie Landen 18 R structureel vast te leggen voor ons, maar ook voor Halfweg en Zw'burg-Oost-Centrum, geeft e.e.a. zeker voordelen .

Tot slot van ons schrijven willen wij , en vele bewoners met ons, bij voorbaat u dankzeggen voor aandacht en bestudering van bovenstaande items en wij vertrouwen dat , waar mogelijk , u onze aanbevelingen zult willen ondersteunen

Hoogachtend,

PS

- wij zijn zo vrij , u nog te attenderen op de door Cluster Noord (IJmond en Castricum) uitgebrachte " Strategische Nota Schiphol 2004 ", waarin o.i. zeer duidelijk en goed onderbouwd o.m. ook onze problemen met de Polderbaan aan de orde komen.
- Refererend aan bovenstaande Sub. 1 en 2 , geven wij u, tot meerdere duidelijkheid, de totalen van "stijgers" via. 36L en via 36C( overdag),periode 2e halfjaar 2004 t.w. via Polderbaan :21.715 (opgave van CROS) en via Zw'burgbaan: 5.853

Graag hierin verandering, zodat een evenwichtiger beleid bereikt wordt



## V00054 Aalsmeerderbrug

\* Er zijn 6 banen maar er worden er bij voorkeur maar 2 gebruikt om te starten, de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan. Laat dit rouleren, maak een schema. Met de meeste wind kan er op alle banen wel gestart en geland worden. Voorbeeld de Aalsmeerbaan, hier werd tot juni 2004 met westenwind geland, nu gestegen. Het kan dus allebei en dat zal met de meeste banen wel zo zijn. Als de wind te sterk is kan er altijd nog van het schema afgeweken worden.

\* Als er wat met de Kaagbaan is, en dat gebeurt nogal eens, vooral 's avonds, start dan niet door op de Aalsmeerbaan tot 23.00 uur (zoals 13 juni jl) maar gebruik hiervoor een andere baan welke die dag nog niets heeft gehad. De Aalsmeerbaan heeft al genoeg te verduren gehad op zo'n dag. En als er dan wat is, laat dit dan weten via de website van CROSS, daar stond in dit geval weer niets vermeld over dat doorgaan met starten. Dan weet je in ieder geval wat er nou weer aan de hand is.

\* Luister eens naar mensen die pal naast de startbaan wonen en waar de vliegtuigen 2 seconden nadat ze opgestegen zijn, langsscheren. Die mensen smeken om isolatie maar krijgen het niet omdat ze niet onder de norm zouden vallen. Gun ze het voordeel van de twijfel, kom eens luisteren en kijk niet alleen naar het papier waarop het keurige lijntje van de overlast vastgelegd is. Aangezien er nogal eens fouten gemaakt worden, invoerfout, foutje dat de Polderbaan en de Zwanenburgerbaan niet gelijktijdig kunnen stijgen, kan ook dat lijntje fout zijn. Tien minuten hier buiten en (vooral) binnen luisteren is genoeg, daar hoeft geeneens meetapparatuur aan te pas te komen.

\* Waarom zijn de uitvliegroutes nu zo dat ze in zoveel mogelijk dorpen overlast bezorgen? De Kaagbaan bijvoorbeeld ging altijd rechtdoor en het toestel draaide pas als het boven zee was. Nu wordt er al gedraaid boven de Westeinderplassen, met alle herrie van dien voor Rijsenhout en Leimuiden enz. Ik heb iets gehoord over een Arnhemgate waar de toestellen nu heen moeten, ook de Aalsmeerbaan moet daarheen en die draaien geven veel meer overlast.

\* Laat de vrachttoestellen niet via de Aalsmeerbaan starten maar gebruik daarvoor alleen de Kaagbaan.

\* Maar de 6e startbaan ook geschikt voor grotere toestellen, zodat deze ook volledig kan meedraaien.

\* Laat alle banen meedoen, niet de Buitenveldertbaan alleen als een soort reserve houden. Ook daar kan gestart en geland worden.

Kortom, laat het starten en landen rouleren per baan, dan hebben de omwonenden ook eens rust.

De achtergrond komt maar op 1 ding neer, de enorme, steeds groter wordende geluidsoverlast.

Als de banen gaan rouleren zal iedereen in de buurt van Schiphol een paar dagen herrie krijgen en een paar dagen rust.

Voor milieu en risico maakt dit geen verschil. Alleen de hinder zal wat beter verdeeld zijn.

Banen rouleren kan al heel snel ingaan. Een schema maken hoeft geen jaar te duren.

# Bestuurlijke Regie Schiphol



PROVINCIE



Datum 15 juni 2005 Ons kenmerk BRS 2005-16

Onderwerp Verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie Schipholwet en de uitvoeringsbesluiten (MEIS)

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

M/S/SG/PSG	dienst	<b>Noord-Holland</b>
DBS		Bezoekadres
20 JUN 2005		Houtplein 33
Behandeling:		Haarlem
<input type="checkbox"/>	eindparant	Postadres
<input type="checkbox"/>	advies	Postbus 3007
<input checked="" type="checkbox"/>	ambtelijk advies	2001 DA Haarlem
<input type="checkbox"/>	ter kennisgeving	Tel (023) 514 3143
Vong nr:	Vol. nr:	Fax (023) 514
Afdeling voor:		

Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid/Schipholteam

Behandeld door XXXXXXXXXXXXX

Telefoon (023)

Uw kenmerk

E-mail

<b>DG TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Bijlage(n) div.	Region div.
Doss. nr.	
Uw kenmerk	
Datum: 23 JUNI 2005	
Ter behandeling aan:	Opbergen
LH/vlaDG	
Copy ex.	
Afdeling Ruimte dat het 21/07/2005	

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

In het plan van aanpak evaluatie Schipholbeleid heeft u aangegeven dat het kabinet graag mogelijke verbeteringen van het beleid wil verkennen en waar nodig doorvoeren. U heeft daarbij aangegeven dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat benieuwd is naar de praktijkervaringen en voorstellen voor verbetering van alle belanghebbenden.

In dit kader willen de kern-bestuurders van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) (een samenwerkingsverband van de provincie Noord-Holland en de omliggende gemeenten van Schiphol) graag hun ervaringen in de regio en voorstellen ter verbetering aan u voorleggen.

Hierbij willen wij u ten eerste verzoeken aandacht te besteden aan de huidige nationale luchtkwaliteitsproblematiek aangezien deze de ontwikkelingen van de mainport en daarmee de positie van de regio in de weg kunnen staan.

Zoals afgesproken in ons overleg van 13 mei met de Rijks Regiegroep Schiphol (bestaande uit de bij het Schiphol dossier betrokken DG's) willen wij in dit kader graag deelnemen aan de op te richten "Task-force" Luchtkwaliteit Mainport Schiphol/Amsterdam en omstreken.

Om te komen tot verbetervoorstellen hebben de deelnemers van de BRS-kern (zijnde de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer) overleg gevoerd met belanghebbenden waaronder de luchtvaartsector.



Noord-Holland sponsort Sail Amsterdam 2005  
Kijk op [www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)



Internet: [www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
Internet: [www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
Email: [post@noord-holland.nl](mailto:post@noord-holland.nl)  
Email: [post@noord-holland.nl](mailto:post@noord-holland.nl)

Wij zijn van mening dat de hub gerelateerde luchtvaart de beoogde ruimte moet krijgen om binnen de gestelde grenzen te kunnen groeien op de huidige locatie. Het behoud en versterken van de internationale concurrentiepositie van de Mainport Schiphol is dan ook voor de BRS een belangrijk uitgangspunt voor de verbetervoorstellen. Door de regio is o.a. in de vierde Noordvleugelconferentie (van 4 februari jl.) gekozen voor een zgn. metropolitane strategie waarbij de aanwezigheid van een hub luchthaven met een wereldwijd netwerk van groot belang is.

Daarnaast moet er fors worden geïnvesteerd in de leefbaarheid in de brede omgeving van Schiphol om het draagvlak voor de luchthaven te behouden en te versterken. Daarbij wordt o.a. gedacht aan compenserende maatregelen. De werking in praktijk van de combinatie van regels voor baan- en routegebruik, grenswaarden voor milieu- en veiligheid, handhavingpunten e.d. moet naar ons oordeel in een vorm gegoten worden die meer aansluit bij de beleving van burgers. Dit betekent dat in aanvulling op een handhavingssystematiek die het beschermingsniveau van de burger garandeert, er ook een meet en/of monitoringssysteem moet komen dat bewoners in de (brede) omgeving duidelijk inzicht moet geven in de daadwerkelijke (geluid)belasting. Ook in het kader van het regionale uitvoeringsprogramma voor de korte termijn, opgesteld door de BRS en Schiphol Group, hebben wij aangegeven groot belang aan bovenstaande maatregelen te hechten.

Op een aantal van de hiervoor genoemde uitgangspunten gaan wij nader in:

#### Samenhang verbindingennetwerk en economisch internationaal vestigingsklimaat

De eerder genoemde hubontwikkeling met een wereldwijd verbindingennetwerk is van groot belang in het vestigingsklimaat dat op dit moment rond de Zuidas wordt ontwikkeld, waarbij internationale/intercontinentale ontsluiting een belangrijke vestigingsplaatsfactor is. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld de ontwikkeling van het gebied bij de A4, waar kansen liggen voor het creëren van een logistiek systeem, dat onderscheidend is t.o.v. andere concurrerende gebieden in Europa.

Daarbij is het na de fusie van KLM en Air France van groot belang de Skyteam-alliantie te behouden voor Schiphol zodat de luchthaven niet afglijdt naar het

niveau van een subtopper met een sterk ingekrompen (Europees) netwerk.

Mede gezien het bovenstaande over het belang van de hub stelt de BRS voor om te kiezen voor een selectief gebruik ten aanzien van de groei van de luchthaven. Dit betekent dat de Skyteam alliantie en de overige globale allianties in het kader van bilaterale verdragen voorrang moeten krijgen in de operatie op Schiphol en dat minder belangrijke segmenten van het verkeer zoals low-cost en charters uitgeplaatst moeten worden richting regionale luchthavens zoals Lelystad.

#### Doelstellingen Schipholbeleid

Het kabinet heeft met de vaststelling van de Schipholwet een aantal concrete doelstellingen geformuleerd, waaraan de verdere luchthavenontwikkeling moet voldoen. De kern van het Schipholbeleid is dat de overheid grenzen stelt aan de negatieve effecten van het vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven. Binnen deze grenzen kan de luchtvaart groeien. De wet beoogde een evenwicht te brengen tussen de negatieve effecten (milieuoverlast) en de positieve effecten van de luchthaven (versterking mainporteconomie).

Wij constateren dat de verbetering op het gebied van geluidsoverlast die aan de bewoners van met name Amsterdam en Amstelveen in de aanloop van de wet is voorgehouden ook daadwerkelijk is gerealiseerd. Voor andere woongebieden, zoals Zwanenburg en Aalsmeer (waar deze belofte niet is gedaan) is dat niet het geval. Er heeft zich een duidelijke verschuiving van overlast in dichtbevolkt stedelijk gebied naar een overlast in minder dicht bevolkt gebied voorgedaan zoals de wet ook beoogde. Dit blijkt ook uit gegevens van CROS over de geografische herkomst van (toe- en afname van) klachten.

Wij zien dat als een direct gevolg van de politieke keuze die destijds is gemaakt door de Tweede Kamer.

Wij constateren dat de wijze waarop de dubbeldoelstelling is uitgewerkt binnen de huidige wet in praktijk onder druk is komen te staan. De wet is bedoeld om de bevolking te beschermen en de creativiteit van de sector uit te dagen om door middel van het optimaliseren van procedures, vlootvernieuwing etc. te komen tot een gestage groei van de hub.

Maar de werking van het stelsel sluit niet aan bij de beleving van veel bewoners en bij het gewenste groeiperspectief van de luchtvaartsector.

### Aanpassing luchthavenbesluiten?

De werking van het huidige handhavingssstelsel, gecombineerd met de regels voor baan- en routegebruik, lijkt op dit moment onvoldoende mogelijkheden te bieden voor de groei die nodig is om deze hubkwaliteit ook op de langere termijn te kunnen waarborgen. Noodzakelijk voor deze kwaliteit is capaciteit en punctualiteit voor met name de Skyteam alliantie en de andere hub gerelateerde allianties. Op dit moment geeft de sector aan dat de capaciteit van de luchthaven bij ca. 450.000 vliegtuigbewegingen per jaar zal vastlopen.

De BRS is er echter nog niet van overtuigd dat alles is gedaan *binnen de kaders* van de wet om tot een vergroting van deze capaciteit te komen. Daarom willen wij u verzoeken om samen met de sector en regio een aantal maatregelen te onderzoeken die de bestaande capaciteit kan vergroten.

Pas als de mogelijkheden binnen de wet zijn benut zijn wijzigingsvoorstellen die een aanpassing vragen van het stelsel of het handhavingssysteem aan de orde. Overigens zijn wij er voorstander van dat wijzigingen van het stelsel die een wijziging van de wet vragen, tijdens een proefperiode uit te proberen om te bezien of de maatregel nuttig is en het beoogde doel wordt bereikt. Indien de maatregel positief wordt ervaren kan deze definitief worden ingevoerd.

De BRS is van oordeel dat, hoe de operatie op Schiphol wordt ingericht of geoptimaliseerd, voor Schiphol uiteindelijk een grens wordt bereikt of te wel op zeker moment komt er een eind aan de groei. Het is evident dat op het moment dat onderbouwd is dat de capaciteit van de luchthaven niet het groeiperspectief kan bereiken zoals beoogd de sector voorstellen zal doen om het handhavingssstelsel (regels routegebruik in combinatie met handhavingpunten) aan te passen. Naar ons oordeel zullen op dat moment een aantal principiële keuzes moeten worden gemaakt over de werking van de dubbeldoelstelling en van het stelsel dat daartoe de randvoorwaarden moet bieden.

Voorkomen moet worden dat daarbij een verlies van vertrouwen in de overheid en afname voor het draagvlak voor de luchthaven ontstaat door bijvoorbeeld een (gedeeltelijk) terugdraaien van de huidige situatie, zoals een intensivering van het gebruik van de Buitenveldertbaan.

Deze principiële keuzes zijn naar ons oordeel op dit moment dan ook nog niet aan de orde. De BRS spreekt zich uit daarover een open dialoog te willen voeren met zowel de sector als het rijk. De eventuele voorstellen voor aanpassing van het stelsel c.q. handhavingssysteem die door de sector aan ons worden

voorgelegd zullen wij beoordelen op de effecten voor de luchthavenomgeving en voor de mainportontwikkeling. Het uitgangspunt daarbij blijft dat het huidige beschermingsniveau conform de Schipholwet ware te handhaven.

Een onderbouwing van de verbetervoorstellen is- zoals u heeft gevraagd- per voorstel uitgewerkt in de bij deze brief bijgevoegde bijlage.

Het vorenstaande brengt ons samengevat tot het doen van verbetervoorstellen met betrekking tot:

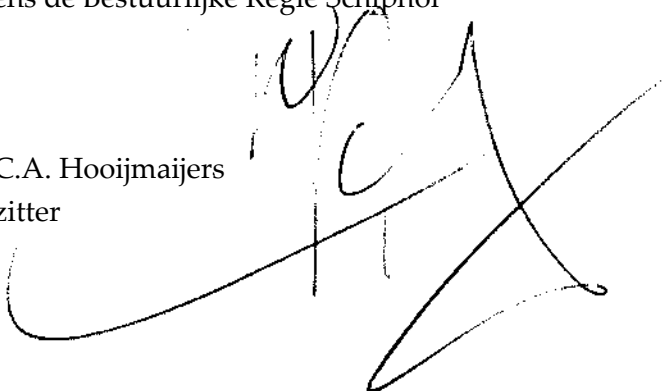
1. *Optimalisatie luchthaven;*
2. *Menukaart kwaliteit luchthavenomgeving/leefbaarheid;*
3. *Handhavingssystematiek;*
4. *Ruimtelijke ordening.*

De colleges van Noord-Holland, Amsterdam en Haarlemmermeer hebben ingestemd met de boven genoemde verbetervoorstellen. De colleges dienen deze voorstellen in onder voorbehoud van eventuele goedkeuring door raden en staten.

Tenslotte heeft u de provincie Noord-Holland gevraagd ervaringen in te brengen met betrekking tot de uitwerking van het ruimtelijk-ordeningsbeleid en dat aan te leveren van meting van de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol. Deze gegevens zijn als bijlage 2. bij deze brief gevoegd.

Namens de Bestuurlijke Regie Schiphol

A.M.C.A. Hooijmaijers  
Voorzitter



Bijlage brief BRS 2005-

16

Onderbouwing van de verbetervoorstellen:

### **1. Optimalisatie luchthaven:**

#### Het motief voor het voorstel:

Uitgangspunt is optimalisatie bij het gebruik van het huidige banenstelsel waardoor de capaciteit van de luchthaven kan worden vergroot.

#### Een onderbouwing van het voorstel:

Door de sector wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van optimalisatie. De regio ondersteunt deze initiatieven en ideeën. Deze maatregelen bieden de mogelijkheid van groei van de luchthaven binnen de bestaande wet en regelgeving.

#### Verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder:

Gevolgen zijn per maatregel verschillend en worden nog verder uitgewerkt.

#### Informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden:

De sector heeft reeds initiatief genomen tot de diverse onderzoeken. De BRS is hierbij betrokken en steunt de sector bij de initiatieven.

In kort worden de diverse maatregelen hieronder beschreven.

#### **a. Concentreren van de uit- en aanvliegeroutes.**

De BRS wil inzetten op verdere optimalisatie van het gebruik van de luchthaven, dat recht doet aan het beperken van hinder en aan het waarborgen van de capaciteit van de luchthaven. Hierbij wordt gedacht aan het maximaal concentreren van vliegtuigbewegingen.

Gelet op de ruimtelijke uitwerking van de (nieuwe) geluidscontouren bij bundeling vindt concentratie van de overlast plaats hetgeen leidt tot beperking in de wijde omgeving. Dit biedt de regio meer mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen in het kader van het streekplan Noord-Holland zuid. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat compensatie voor gehinderden plaats vindt via het leefbaarheidsfonds (zie 2.).

Door de luchtvaartsector wordt onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden tot concentratie. In vervolg hierop moet worden gezien welke wijziging van de bij de wet behorende besluiten nodig is.

**b. Uitplaatsen van vluchten naar regionale vliegvelden (selectiviteit)**

Ook na optimalisatie van het huidige banenstelsel loopt de luchthaven uiteindelijk tegen een grens. Mede gezien het belang van de hub wil de BRS de mogelijkheden van een selectief beleid t.a.v. de groei van de luchthaven onderzocht zien.

Dit betekent dat de Skyteam alliantie en de andere globale allianties voorrang moeten krijgen in de operatie op Schiphol en dat minder belangrijke segmenten van het verkeer zoals low-cost en charters uitgeplaatst moeten worden richting regionale velden zoals b.v. Lelystad.

Door het uitplaatsen van deze segmenten kan capaciteit worden gecreëerd waardoor de home-carrier de mogelijkheid heeft om te groeien op Schiphol. Dit vindt de BRS van belang omdat het risico bestaat dat als groei niet mogelijk is de transfer naar elders verplaatst wordt waardoor de intercontinentale verbindingen vervallen en de positie van de luchthaven verzwakt.

De sector is gestart met het opstellen van een businesscase voor de uitplaatsing en start de procedures MER en wet luchtvaart (LIB en LVB) i.v.m. de mogelijke uitbreiding van vliegveld Lelystad.

**c. Uitrusten oudere typen vliegtuigen**

Doel van deze maatregel is een schone en stille vloot door meer schone en stillere vliegtuigen. Hierdoor wordt milieucapaciteit gecreëerd, is er minder hinder en wordt het ruimtegebruik efficiënter.

**d. Niet HUB-verkeer uit de piek**

Door de niet hub-vluchten uit de piek te halen ontstaat capaciteit voor de Skyteam alliantie en de andere globale allianties. Hiermee kan capaciteit worden gecreëerd waardoor de home-carrier de mogelijkheid heeft om te groeien op Schiphol.

**e. Operationele en procedurele maatregelen**

Hieronder vallen maatregelen zoals aanleg van een noordelijke taxibaan en aanpassingen van rijbanen/exits. Daarnaast worden nog operationele maatregelen mogelijkheden bekeken zoals verhoging dwarswind criterium, aanpassen vluchtschema hub etc.

**f. Implementatie slotallocatie**

Een nieuw slotallocatiemodel kan Schiphol in staat stellen om o.a. de schaarste



primair in te zetten voor het netwerk, te alloceren op piekcapaciteit en top nacht- en jaarcapaciteit. Daarnaast kan prioriteit worden gegeven op basis van milieupreformance. Dit dient in EU verband te worden geregeld.

**g. Baangebruik (2+2 baangebruik)**

Inzet is het gebruik maken van 2 keer 2 banen in plaats van 2 en 1 baan zoals het huidige stelsel kent. Hierdoor kan o.a. de piekcapaciteit worden verhoogd.

**h. Separatietijden**

Bezien moet worden of door wijziging van de separatietijden de capaciteit kan worden verhoogd.

**i. CDA**

Mogelijkheden voor o.a. CDA (continuous descent approach) bij landingen dient nader te worden onderzocht.

**2. Menukaart kwaliteit luchthavenomgeving/leefbaarheid**

**a. Instelling van een leefbaarheidsfonds/omgevingsfonds**

Het motief en onderbouwing voor het voorstel:

Uit onderzoek (2001) door de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland is gebleken dat de leefbaarheid in de woonomgeving in grote mate wordt bepaald door de kwaliteit van de woning en de voorzieningen in de directe omgeving van de woningen.

De BRS vindt het noodzakelijk dat er een (regionaal) fonds komt om investeringen in de dagelijkse leefomgeving van omwonenden mogelijk te maken. Het fonds moet worden gevoed door Rijk, de luchtvaartsector, regionale en lokale overheden. Daarbij moet worden bezien welke nieuwe middelen (b.v. vanuit Rijk gezien het belang van de mainport voor de Nederlandse economie; vanuit de sector door een toeslag per passagier en een bijdrage vanuit de regionale overheden) en welke bestaande middelen (ISV, Schipholfonds en budget voor huidige isolatieproject) hiervoor kunnen worden ingezet.

De BRS is van mening dat investeringen in de woonomgeving van de omwonenden er toe kan leiden dat geluid van vliegtuigen minder als overlast wordt ervaren. Daarnaast kan via het fonds compensatie van ervaren overlast worden gegeven.

Met deze maatregelen wil de BRS inzetten op vergroting van het woongenot en het draagvlak voor de luchthaven.

Verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder:

Positieve ontwikkeling van geluidsbelaste gebieden door verbetering leefomgeving.

Het Rijk heeft zich in haar Nota's (Ruimte en Mobiliteit) uitgesproken voor de groei van de luchthaven op de huidige locatie. Via het in te stellen fonds (en de financiering hiervan) laat men zien bereid te zijn te investeren in de gevolgen van het gekozen beleid.

Informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden:

De BRS neemt het initiatief tot het uitvoeren van een verkenning naar de haalbaarheid, effectiviteit en mogelijke financieringsstromen (nieuw en bestaand). Daarbij zal een inschatting worden gegeven van de omvang van het fonds.

Op basis van de resultaten van de verkenning zullen Rijk, sector en BRS-partijen een besluit moeten nemen over het vrijmaken van middelen voor het fonds. De BRS zal bij het uitvoeren van deze verkenning zowel Rijk als de sector betrekken.

**b. Nieuwe regeling isolatie van woningen**

Het motief en onderbouwing voor het voorstel:

Het huidige isolatiebeleid heeft een "one size fits all"-karakter. De kosten van de isolatie zijn exorbitant hoog terwijl het navenant niet leidt tot tevredenheid bij bewoners.

Er zal meer differentiatie moeten worden aangebracht, zowel in keuze van isolatiepakketten, als in de uitvoering (een grotere betrokkenheid/rol van de lokale overheden en bewoners is gewenst). Daarbij is het een optie om over te gaan tot een soort "persoonsgebonden budget" voor isolatiemaatregelen dat gekoppeld is aan locatie en (natuurlijke) personen. Hoofddoel is keuze vrijheid voor bewoners bij de uit te voeren maatregelen.

De "lessons learned" van het isolatieproject tot nu zal bij het opzetten van een nieuwe regeling worden betrokken.

De BRS verzoekt het Rijk om aanpassing van beleid en regelgeving en om overheveling van budget en bevoegdheden naar de Regio.

Verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder:

Meer flexibiliteit voor omwonenden; inspelen op de behoefte die bestaat bij betrokkenen.

Informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden:

Voor de uitvoering hiervan moet door BRS, Rijk en sector een nieuwe regeling worden opgezet. Dit kan in kader van de evaluatie meteen worden gestart.

**c. Beperking Grondgeluid**

Het motief en onderbouwing voor het voorstel:

Grondgeluid, als gevolg van taxiënd, startend en landend verkeer, is bij de opstelling van de luchthavenbesluiten als verwaarloosbaar beschouwd. De vastgestelde en ervaren overlast als gevolg van deze problematiek (geluid en trillingen) vraagt om een effectieve oplossing. Gezien de ervaren overlast is er urgentie om hierin te investeren.

Een onderbouwing van het voorstel:

De BRS vraagt het Rijk om erkenning van de problematiek van het grondgeluid en verzoekt om de problematiek van grondgeluid expliciet te betrekken in deze evaluatie van het Schipholbeleid.

Verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder:

De BRS wil (samen met de CROS) komen tot een spoedige uitvoering van een oplossing om de ervaren overlast terug te dringen. Indien geen oplossing voor handen komt zet de BRS zich in voor compenserende maatregelen. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van het leefbaarheidsfonds.

Informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden:

Op dit moment loopt een onderzoek naar grondlawaai. De resultaten worden in december verwacht. In vervolg hierop moeten begin 2006 worden gezien welke maatregelen mogelijk zijn en wat de kosten zijn en wie die dragen.

**d. Verhuisfaciliteit en Verruiming compensatie bewoners/bedrijven**

Het motief en onderbouwing voor het voorstel:

Voor bewoners die binnen de relevante geluidcontouren voor isolatie of binnen de sloopzone wonen geldt beleid voor respectievelijk isolatie of opkoop.

Bewoners die net buiten deze contouren gehuisvest zijn vallen "tussen het wal en het schip".

Uitgangspunt bij deze maatregel is om – op basis van nader vast te stellen criteria- bewoners en bedrijven te faciliteren bij het vinden en kopen van vervangende woon- of bedrijfsruimte en de woningen aan te kopen. De huidige

compensatie/schaderegeling dient hiervoor te worden aangepast.

De BRS wil omwonenden (in de directe nabijheid van het operationeel luchthavengebied) een keuze aanbieden waardoor ze meer grip op de situatie krijgen en het gevoel van onmacht vermindert. Dit laatste is namelijk een goede voedingsbodem voor het ervaren van hinder.

Het gaat hierbij om het door de regio bieden van een mogelijkheid om iets aan de blootstelling aan (subjectieve) geluidbelasting te kunnen doen.

Verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder:

Terugdringen ervaren overlast en hinder. Creëren van ruimte voor de luchthaven.

Informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden:

BRS pleit er voor op korte termijn met een verkenning naar de mogelijkheden van verhuisfaciliteit en verruiming van compensatieregeling te komen. En deze verkenning in nauw overleg met rijk en sector uit te voeren.

### **3. Handhaving**

#### **a. Helder en transparant handhavingssysteem**

#### **b. meetsysteem**

#### **c. Beschermingsniveau**

De Wet luchtvaart beoogde met een eenduidig en transparant handhavingssysteem te komen. Hoewel het basisprincipe van het systeem eenvoudig is namelijk een ring van handhavingpunten rond de luchthaven die het hele gebied beschermt blijkt dit systeem in de praktijk moeilijk uitlegbaar en zeker niet transparant. Vanuit de wijde omgeving is behoefte aan een begrijpelijk systeem. De hiervoor beschreven systematiek moet in een vorm gegoten worden die meer aansluit bij de beleving van de burger en hoe ingewikkeld ook: het meten van geluid zal hierin een prominente rol moeten krijgen.

De BRS twijfelt aan het nut van het uitbreiden van het aantal handhavingpunten Vanuit de sector wordt onderzoek gedaan naar een ander

handhavingssystematiek. Wij steunen de onderzoeken vanuit de sector maar zullen daarover pas een oordeel vellen als de gevolgen daarvan bekend zijn.

Vooralsnog blijft het huidige beschermingsniveau voor de regio uitgangspunt bij de handhavingssystematiek.

Overigens moet volledig helder worden gemaakt dat handhaving niet betekent dat er geen overlast of geluid zal zijn!

#### **4. Ruimtelijke ordening**

##### **a. Buiten beperkingengebied**

De BRS heeft de 20 Ke-contour aanvaard maar wenst geen verdere restricties buiten het huidige beperkingengebied ten aanzien van kantoor en bedrijfsvestiging om ruimtelijk-economische ontwikkelingen mogelijk te maken.

##### **b. Woningbouw binnen beperkingengebied**

Woningbouw binnen het bestaand stedelijk gebied c.q. kleine kernen levert een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de lokale leefomgeving. De BRS vindt het mogelijk maken van woningbouw binnen het beperkingengebied van belang voor het op peil houden van de fysieke leefomgeving.

Het beperkingenbeleid leidt tot een aantal ruimtelijke problemen waarvan de exacte omvang op langere termijn niet exact is in te schatten. Sommige problemen zijn nu reeds zichtbaar. De vraag die zich daarbij voordoet is hoe verdere achteruitgang in kernen te voorkomen is als herontwikkeling met passende functies, inclusief woningbouw niet mogelijk is.

De BRS verzoekt het Luchthavenindelingbesluit zodanig aan te passen dat de provincie Noord-Holland de bevoegdheid krijgt te beslissen omtrent toelating van woningbouw (verklaring van geen bezwaar). Dit geldt voor woningbouw binnen bestaand stedelijk gebied (incl. kleine kernen)

Uit oogpunt van verbetering leefomgeving is de discussie over de ruimtelijke doorwerking binnen het beperkingengebied van belang.

De BRS brengt de lange termijn ruimtelijke gevolgen van het beperkingenbeleid rond Schiphol in beeld. Dit om vervolgens adequaat in te spelen op maatregelen en middelen die nodig zijn om de fysieke leefomgeving van kernen leefbaar te houden.

##### **c. Gebiedsuitwerking/positie Hoofddorp-West**

Bij brief van 22 november 2004 heeft de Minister van VROM aan het College van GS-NH opdracht gegeven voor "het opstellen van een gebiedsuitwerking voor Haarlemmermeer en omgeving op grond van de Nota Ruimte."

In deze opdracht is aangegeven dat o.a. de evaluatie van de Schiphol-besluiten geen onderdeel zullen uitmaken van deze uitwerking.

Inmiddels is echter, via motie, alsnog in de Nota Ruimte opgenomen dat uiterlijk op 1 december 2006, mede op basis van de evaluatie Schipholwet, besloten zal worden tot het (al dan niet) mogelijk maken van bebouwing van de locatie Hoofddorp-West.

De BRS wijst er op dat van deze locatie regionaal is afgewogen in de tweede Noordvleugelconferentie en is opgenomen in het vigerende streekplan Noord-

Holland-Zuid.

In het momenteel lopende proces van de gebiedsuitwerking blijkt de mogelijkheid van realisering van deze locatie strategisch-ruimtelijk van groot belang om aan de opdracht van de Minister van VROM te kunnen voldoen. De BRS verzoekt de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat derhalve bij de weging van de ingediende verbetervoorstellen en in haar afweging richting de Tweede Kamer positief te staan ten aanzien van het scheppen van mogelijkheden voor realisering van deze locatie.

De BRS verzoekt (aansluitend) hieraan ook te bezien welke mogelijkheden er alsnog zijn te komen tot realisering van woningbouw in het (buiten de huidige vrijwaringszone gelegen deel) van het gebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

De BRS is zich er overigens van bewust dat bebouwing van zowel het 'tussengebied' als van Hoofddorp-West nauw verband houdt met aanpassing van de westelijke vertekroute van de Kaagbaan, en daarmee wellicht consequenties heeft voor de totaal beschikbare baancapaciteit.

Zij verzoekt evenwel toch alles in het werk te stellen om (ten minste) Hoofddorp-west zodanig in de verbetervoorstellen te betrekken dat per 1 december 2006 dit gebied vrijkomt voor woonbebouwing.

#### **d. Aanvullende ruimtelijke maatregelen ter beheersing van het groepsrisico van Schiphol**

Bij brief van 23 november 2001 heeft de Minister van VROM de tweede kamer mededeling gedaan van de door hem met de BRS overeengekomen aanvullende ruimtelijke maatregelen ter beheersing van het groepsrisico rond Schiphol. Het, door het (toenmalige) kabinet onderschreven voorstel honoreert de toen bestaande en in ontwikkeling zijnde ruimtelijke plannen voor bedrijven en kantoren rond de luchthaven.

De BRS gaat er vanuit dat de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bij de ontwikkeling van verbetervoorstellen dit beleid als uitgangspunt neemt en ook als zodanig naar de Tweede Kamer vastlegt.

#### **e. Regionale beleidsvrijheid**

Conform de sturingsfilosofie van de Nota ruimte is het Ruimtelijk Ordening beleid niet alleen verschoven van "ordering" naar "ontwikkeling" maar ook van (gedetailleerde) Haagse sturing naar sturing op hoofdlijnen en regionale beleidsvrijheid.

De BRS verzoekt de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat vanuit die optiek bij de verbetervoorstellen, zeker waar deze de ruimtelijke ontwikkeling (c.q. het luchthavenindelingbesluit) raken de implementatie hiervan naar streek-/structuur- of bestemmingsplan over te laten aan de regio (provincie en/of gemeenten).

**f. Luchthavenindelingsbesluit**

Door de provincie is de toepassing van het Luchthavenindelingbesluit als onnodig knellend ervaren voor uitbreiding van bestaande woningen in het beperkingengebied. Op basis van de Nota van Toelichting eist het bevoegd gezag namelijk ook voor *uitbreiding* van woningen een verklaring van geen bezwaar. In het Luchthavenindelingbesluit is geregeld dat voor een woning een verklaring van geen bezwaar nodig is (art 2.2.1 vierde en zevende lid). Blijkens de toelichting is vervanging ('een gebouw met dezelfde bestemming op dezelfde plaats') toegestaan, maar uitbreiding niet. Die 'past niet meer binnen de toegestane afwijking' (Nota van Toelichting bij artikel 2.2.1). Geconstateerd is dat de Nota van Toelichting eigenlijk op twee gedachten hinkt: vervanging mag wel, uitbreiden niet. De vraag rijst of de Nota van Toelichting en de toepassing er van niet in strijd is met het Luchthavenindelingbesluit.

Gelet op het doel van deze regeling (voorkomen van toename van het aantal geluidgehinderden) is het bovendien niet nodig voor uitbreiding van een bestaande woning een verklaring van geen bezwaar te eisen.

De BRS verzoekt u daarom te bevorderen dat de toepassing van artikel 2.2.1 vierde en zevende lid van het Luchthavenindelingbesluit geschiedt in overeenstemming met dat besluit.

## Bijlage 2 brief BRS

2005-16

Ervaringen provincie Noord-Holland met het Schipholbeleid

In het plan van aanpak van de evaluatie Schipholbeleid is aangegeven dat er voor de provincie Noord-Holland een speciale rol is weggelegd. De provincie kan ervaring inbrengen met betrekking tot de uitwerking van het ruimtelijke-orderingsbeleid en data aanleveren van meting van de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol.

Ruimtelijke-orderingsbeleid:

Op basis van de ervaringen van de provincie is een aantal verbetervoorstellen opgesteld. Deze staan vermeld in de bijlage bij de brief met de onderbouwing van de verbetervoorstellen –hoofdstuk 4.

Metingen van de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol

De rapportage Luchtkwaliteit Noord-Holland 2003 is per brief van 13 juli 2004 toegezonden aan de staatsecretaris van VROM de heer P. van Geel. Een afschrift van deze brief is bijgevoegd.

Over 2004 is nog geen rapportage beschikbaar, alleen de afzonderlijke meetresultaten. Indien de rapportage van 2004 gereed is wordt deze alsnog toegezonden.



Datum

13 JULI 2004

Ons kenmerk 2004-29681

Onderwerp

Rapportage Luchtkwaliteit Noord-Holland 2003

Het Ministerie van Volksgezondheid,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer  
T.a.v. de Staatssecretaris P.L.B.A. van Geel  
Postbus 20951  
2500 EX DEN HAAG

Bezoekadres

Houtplein 33

Haarlem

Postadres

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Tel (023)514 3143

Fax (023)5143599

Afdeling Economie, Landbouw en Milieu

Bijlage(n) 1

Behandeld door

xxxxxxxxxx

Telefoon (023)5143984

Uw kenmerk

E-mail

xxxxxxx@noord-holland.nl

Mijnheer de Staatssecretaris,

VERZONDEN 19 JULI 2004

Op grond van artikel 28 uit het Besluit luchtkwaliteit (Stb. 2001, 269) bieden wij U hierbij aan de provinciale rapportage Luchtkwaliteit 2003.

Dit rapport is opgesteld op basis van diverse bronnen:

- a) meetgegevens die de provincie heeft verzameld in samenwerking met de industrie, c.q. de meetnetten in de IJmond en in de Haarlemmermeer bij Schiphol;
- b) de gemeentelijke rapportages
- c) een specifiek onderzoek van de GGD Kennemerland over Fijn Stof in het IJmond-gebied. (voorlopige uitkomsten)

De volgende algemene conclusies kunnen worden getrokken:

1. De luchtkwaliteit is wat betreft NO<sub>2</sub> en Fijn Stof in veel regio's achteruit gegaan.
2. Voor de overige stoffen waar normen voor gelden ingevolge het Besluit zijn geen overschrijdingen.

De volgende overzichtstabel geeft een gegeneraliseerd beeld voor de agglomeratie Haarlem - Amsterdam van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit a.d. hand van NO<sub>2</sub> en Fijn Stof:

Regio	Luchtkwaliteit: Verbetering (+) Of verslechtering (-)	Normoverschrijding 2010 (gemiddeld)
IJmond	-	Nee
Amsterdam	-	Ja
Schiphol	-	Nee
Haarlem	+	Nee

In de regio IJmond liggen de hoogste waarden niet ver van de plandrempeelwaarden af. Indien de plandrempeelwaarden geen correcte voorspelling geven voor de reële waarden in 2010 - zoals recent onderzoek lijkt aan te geven -, zal er in deze door industrie belaste regio mogelijk toch een probleem ontstaan. Wij vragen U om duidelijkheid over de waarde van de plandrempeels. Overigens wordt in de IJmond voor Fijn Stof de daggemiddelde waarde te frequent overschreden. Over deze normstelling vragen wij U duidelijkheid, gelet op het feit dat een evaluatie daarvan is toegezegd. De huidige normstelling verplicht gemeenten om een bestrijdingsplan Fijn Stof op te stellen.

In de regio Amsterdam is langs het hoofdwegennet de luchtkwaliteit slechter geworden. Incidentele plandrempeeloverschrijdingen langs de A9 daarentegen, die eerdere berekeningen uitwezen, blijken bij nader onderzoek niet meer voor te komen. (Zie voor resultaten per individuele gemeente tabel 2 in de rapportage)

In de regio Schiphol treden er grenswaarde overschrijdingen op voor NO<sub>2</sub>, maar deze zijn vrij laag.

In de regio Haarlem (gem. Haarlem en Heemstede) verbetert de luchtkwaliteit! Waarschijnlijk als gevolg van de aanleg van provinciale wegen en toepassing van verkeersmanagement.

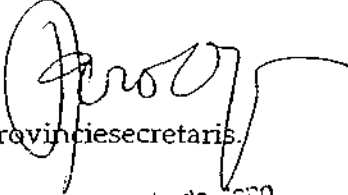
Rapportage over provinciale wegen: de concentraties NO<sub>2</sub> in 2003 niet opnieuw berekend omdat de berekening over 2002 uitwees dat geen plandrempeeloverschrijdingen optreden.

Veel gemeenten vragen aandacht voor het tekortschieten van het instrumentarium dat het Rijk aanlevert voor rapportage: de berekeningsmodellen (CAR) geven soms sterk wisselende uitkomsten, de software komt laat uit en is moeilijk te ontsluiten. Daarnaast wijzen metingen wijzen nog altijd uit dat de berekende concentraties hoger uitvallen dan de metingen. Veel kleine gemeenten hebben

echter geen financiën voor metingen. In geval van Fijn Stof berekening in de IJrnond is gebleken dat de resolutie van het rijksinstrumentarium tekortschiet.

Wij vragen U met spoed het beloofde Plan van aanpak Fijn stof uit te brengen, aangezien, gelet op recente uitspraken van de Raad van State, de normstelling activiteiten kan belemmeren. Veel gemeenten melden ons dat het opstellen van een bestrijdingsplan weinig zinvol is, indien de achtergrondconcentraties de grenswaarden dicht naderen.

Hoogachtend,  
Gedeputeerde Staten  
van Noord-Holland,



provinciesecretaris  
P.W.M. Coppens de Jong



voorzitter  
H.C.J.L. Borghouts

# Samenvatting

Het meetnet heeft drie zaken tot doel:

- I Inzicht verschaffen in het concentratieniveau van luchtverontreinigende stoffen.
- II Het volgen van trendmatig verloop van het concentratieniveau.
- III Een indicatie geven voor de bijdrage van lokale bronnen aan de luchtverontreiniging.

- I De grenswaarden voor NO<sub>2</sub>, CO, O<sub>3</sub>, PM<sub>10</sub>, BaP, Benzeen en Zwarte rook worden op geen enkel meetpunt overschreden.

BaP, Benzeen en O<sub>3</sub> kennen ook een richtwaarde. Alle meetpunten voldoen aan deze richtwaarden

- II Alle gemeten componenten in de Haarlemmermeer laten een gelijksoortig beeld zien; concentraties onder de norm en de concentratie verloopt stabiel.

- III De bijdrage van het wegverkeer is bij NO<sub>2</sub> duidelijk aantoonbaar. De achtergrondconcentraties van PM<sub>10</sub> hebben een duidelijke invloed op de gemeten concentraties.

In de onderstaande tabel staat de concentraties van de stoffen welke een wettelijke norm kennen die zijn gemeten door de Provincie Noord-Holland in de Haarlemmermeer in 2002.

ug/m <sup>3</sup> (behalve Benzo(a)pyreen: ng/m <sup>3</sup> )						
Stof	Eenheid	Wettelijke Norm	Badhoevedorp	Oude Meer	Hoofddorp	
NO <sub>2</sub>	Jaargem. <sup>1</sup>	40	38	38	31	
	Max. <sup>2</sup>	200	163	544(1*>200)	124	
CO	P98(8uur)	9000	112	100	88	
	P99,9	40000	134	165	160	
O <sub>3</sub>	Max. <sup>3</sup>	240	185	174	266(2*>240)	
PM <sub>10</sub>	Gem. (jaar) <sup>4,5</sup>	40	26	24	28	
	Max. (24-uur) <sup>4,6</sup>	50	81(13*>50)	81(8*>50)	132(22*>50)	
Benzeen	Jaargem.	10	1.4	1.1	0.7	
Zwarte Rook	P98 (24 uur) <sup>7</sup>	90	42	48	34	
Benzo(a)pyreen	Jaargem.	1	0.14			

1 norm voor 1-1-2010

2 mag maximaal 18 maal per jaar overschreden worden.

3 mag maximaal 48 uur overschreden worden

4 inclusief factor 1,3

5 norm voor 1-1-2005

6 mag maximaal 35 keer per jaar overschreden worden.

7 Deze norm is in juli 2001 komen te vervallen

# Inhoudsopgave

Samenvatting.....	1
1. Inleiding.....	2
2. Meetlocaties.....	3
3. luchtkwaliteit Haarlemmermeer.....	4
3.1 Ontwikkeling.....	4
3.2 Normen in het Besluit Luchtkwaliteit.....	5
3.3 Bronnen van luchtverontreiniging.....	5
4. Conclusies.....	6
BIJLAGE 1: Meetlocaties.....	7
BIJLAGE 2: Kentallen en grafieken.....	8
BIJLAGE 4: Normen, meetmethoden en verklaring van termen en berekeningen.....	37
BIJLAGE 5: Meetwaarden onder de detectiegrens.....	40

# 1. Inleiding

Voor u ligt het datarapport luchtkwaliteit Haarlemmermeer 2002. Het rapport bevat de meetdata van het meetnet Haarlemmermeer van de Provincie Noord-Holland. Gegevens hebben betrekking op het jaar 2002.

Het meetnet heeft drie zaken tot doel:

- Inzicht verschaffen in het concentratieniveau van luchtverontreinigde stoffen.
- Het volgen van trendmatig verloop van het concentratieniveau.
- Een indicatie geven voor de bijdrage van lokale bronnen aan de luchtverontreiniging.

In dit rapport vindt u achtereenvolgens gegevens over de meetlocaties, de meetresultaten, immissietrends, pollutierozen, statistische gegevens en de reken- en meetmethoden.

Het rapport wordt gebruikt om de beleidsafdelingen van de Provincie Noord-Holland te ondersteunen in haar keuzes voor het te voeren beleid. Het meetnet in de Haarlemmermeer van de provincie is duidelijk niet bedoeld als toetsingskader voor het besluit Luchtkwaliteit in die regio. Het meetnet voldoet hiervoor niet aan alle eisen, en bovendien is het meetnet van het RIVM volledig gericht op deze taak.

Verdere achtergrondinformatie over het immissiemeetnet is te verkrijgen bij de Dhr. xxxxx xxxxx van de afdeling Onderzoek op telefoon nummer 023-xxxxxxx.

Naast dit rapport zijn er, in relatie tot het onderwerp luchtverontreiniging, de volgende rapporten verschenen (alle rapporten zijn terug te vinden op [www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)):

- Milieukwaliteit Noord-Holland 2000 en 2002. Dit rapport geeft een algehele beschrijving van de milieustatus in Noord-Holland in 2000 en 2002. Het rapport houdt een spiegel voor met een beeld van de kwaliteit van het groene, grijze en blauwe milieu en legt een vergrootglas op de onderwerpen Schiphol, verkeer en landbouw. Respectievelijk verschenen in juni 2001 en augustus 2002.
- Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol en de bijdrage van te onderscheiden bronnen.  
Deze rapportage is gemaakt naar aanleiding van metingen van een groot aantal stoffen op een groot aantal locaties, om zodoende te bepalen wat de bijdrage van de verschillende bronnen is. De bijdrage van het vliegverkeer is gemiddelde enkele procenten en maximaal zeven procent. TNO-rapport 2001/382, augustus 2001.
- Datarapport Luchtkwaliteit Regio IJmond  
Het rapport bevat de meetdata over het jaar 2002 van het meetnet van de Provincie Noord-Holland in de IJmond. Verschenen in april 2003, rapport nummer 2003.05.

Betreft: Evaluatie luchtvaartwet Schiphol

Datum: 24 juni 2005

Geachte heer, mevrouw,

Bij het schrijven van dit stuk vraag ik mij af of het wel zin heeft. Op eerdere vragen suggesties aan Schiphol en overheid is nauwelijks gereageerd. Maar ik probeer het maar weer eens.

Conclusie aanbevelingen Luchtvaart:

1. De luchthaven Schiphol moet worden teruggebracht tot een regionale luchthaven. Waarbij de groei van de luchtvaart elders wordt gerealiseerd. Op termijn (10 jaar) zal een luchthaven in zee worden gerealiseerd.
2. De verplaatsing van de capaciteit naar elders zal nieuwe economische kansen geven maar belangrijker het welzijn zal enorm toenemen in een heel groot gebied.
3. Gezien het vastlopen van de mainport op de huidige locatie is het niet verstandig om de capaciteit nog meer te verhogen. Er moet drastisch worden ingegrepen. In belang van de luchtvaart voor Nederland op termijn, en in het belang van de omwonenden die nu onevenredig veel hinder ondervinden van de luchtvaart.
4. De regio is zonder mainport veel beter af betreffende milieubelasting, hinder, groepsrisico's en mogelijkheden betreffende grondgebruik en grondopbrengsten. Indien er een luchthaven in zee komt is de doelstelling van de overheid om een mainport te hebben voor Nederland veilig gesteld. Een luchthaven in zee geeft een goede toekomst voor de luchtvaart en omwonenden.
5. Er moet eerst een streep gezet worden onder het verleden. Dat kan middels een parlementaire enquête. Dan moet de balans worden opgemaakt. Nu is er een geforceerde Schiphol lobby aan de gang die noodzaak van groei van de luchtvaart sterk overdrijft.
6. **SAMENGEVAT: SCHIPHOL MOET NIET GROEIEN MAAR KRIMPEN. EEN LUCHTHAVEN IN ZEE IS HET BESTE VOOR ZOWEL LUCHTVAART ALS OMWONENDEN.**

**De Luchthavenbesluiten bieden niet de beoogde bescherming voor omwonenden:**

De overlast wordt niet beheerst. Schiphol is niet in staat de overlast zo te beperken zodat overlast verminderd en groei van de luchtvaart toch verwezenlijkt kan worden. Voor de korte termijn, midden lange termijn en de lange termijn is het een utopie om te denken dat beheerste groei waarbij de luchtvaart op economische gronden kan groeien en de bescherming van omwonenden op een aanvaardbaar niveau komt.

De luchtvaart zit op een dood spoor. De groei van Schiphol is onverantwoord in stand gehouden door luchtvaartsector en politiek op ongefundeerde gronden. Men heeft zich te veel gefocust op groei op de huidige locatie van Schiphol. De negatieve aspecten van de groei zijn gebagatelliseerd en men stond niet open voor een alternatief.

Het doorzetten van groei van de luchtvaart op de locatie van Schiphol is niet meer van deze tijd. Je kunt het volk niet blijven manipuleren. Maar ook uit het oogpunt van goed ondernemerschap is groei niet verantwoord en zal op ten duur leiden tot kapitaalvernietiging.

Er is gekozen voor een model waar de luchthaven moet groeien. De groei op de grond (hotels, winkelcentrum, kantoren en bedrijventerreinen etc.) moet worden opgebracht (of in ieder geval worden gerechtvaardigd) door groei in de lucht. Het rendement van de luchthaven wordt kunstmatig in stand gehouden. Veel kosten worden verschreven (isolatie, beveiliging) en opbrengsten die worden gemist door gemeenten (minder opbrengst grond, kosten apparaat, beperking hoogbouw dus minder opbrengsten grond etc.), particuliere beleggers (diverse conflicten waarbij beleggers worden beperkt en gefrustreerd), bedrijven (geen regeling voor bedrijven in gevaren zone aanvliegroute, problemen met uitbreiden bedrijfspanden). De lasten van Schiphol worden niet weggezet tegen opbrengsten.

	<i>Luchtvaartwet</i>	<i>Groei Schiphol</i>	<i>Luchthaven in zee</i>
Toekomst luchtvaart	Nee	Nee	Ja
Bescherming omwonenden	Nee	Nee	Ja
Rendement Schiphol	Nee	Nee	Ja
Rendement omgeving	Nee	Nee	Ja
Europese subsidie	Nee	Nee	Ja (is mogelijk)
Groot project voor Nederland	Nee	Nee	Ja

Het is dan ook te hopen dat het evalueren van de luchtvaartwet tot nieuwe inzichten leiden en oplossingen bied voor de toekomst. De beste oplossing is een luchthaven in zee.



## Evaluatie luchtvaartwet Schiphol

Motivatie puntsgewijs:

1. Dubbel doelstelling:
  - De dubbeldoelstelling groeien en overlast en veiligheid van het niveau van 1990 is niet gehaald. De overlast is groter dan ooit.
2. Waarom is de overlast groter dan ooit:
  - Alles heeft te maken met het opvoeren van de capaciteit per baan.
  - De vliegtuigen buigen snel af om plaats te maken voor de volgende.
  - Nieuwe grote vliegtuigen zijn relatief stiller geworden maar veroorzaken veel meer overlast. Het duurt langer voor dat ze van de grond zijn en veroorzaken dan ook langer overlast.
  - De capaciteit is zo groot dat er geen rustmomenten zijn.
  - Bij het parallel vliegen is het zelfs geen moment meer stil.
3. Schiphol loopt vast:
  - Schiphol is een luchthaven met een waterhoofd. Door de gigantische Schiphol lobby is er geen reëel toekomst beeld van de luchthaven gemaakt. De plannen van de 4<sup>e</sup> baan (Zwanenburgbaan) waren nog niet klaar of er werden al plannen gepresenteerd voor de volgende baan. Alles in het kader van wat we hebben kunnen ze niet meer afnemen. Na de 5<sup>e</sup> baan heeft Schiphol al de 6<sup>e</sup> baan in ontwikkeling.
  - Uitbreiding van Schiphol loopt eens vast. Voor de één (Schiphol) is dat nog lang niet bereikt voor de ander (omwonenden) is dat al heel lang bereikt.
  - De stilstand van Schiphol komt er aan, is het nu niet dan is straks.
  - Als Schiphol straks gedwongen wordt om te krimpen dan zijn de gevolgen veel groter dan er nu wordt erkend dat Schiphol niet meer kan groeien.
4. Alternatief voor Schiphol
  - Luchtvaart op de plek van Schiphol kan niet meer in deze omvang, er zal dan ook gekeken moeten worden naar alternatieven.
  - Een goed alternatief is een luchthaven in zee.
  - Schiphol wordt dan een kleine regionale luchthaven.
  - Tot de tijd dat luchthaven in zee gereed is moet capaciteit worden overgeheveld naar Lelystad en Rotterdam.
5. Wat te doen met Schiphol
  - De grond moet terug naar de gemeente.
  - Schiphol koopt grond terug van de gemeente en doet waar het goed in is het exploiteren van onroerend goed.
  - Schiphol wordt een kleine regionale luchthaven.
  - Er komt een goede verbinding naar luchthaven in zee.
  - Er komt een gigantisch gebied vrij voor recreatie, wonen en bedrijven.
6. Rendement Schiphol is negatief
  - Er wordt nu gekeken naar het rendement van Schiphol. Hierbij wordt niet afgetrokken de belemmeringen die Schiphol met zich mee brengen.

## Evaluatie luchtvaartwet Schiphol

- Als Schiphol drastisch krimpt, zal het rendement van de omgeving wel eens toe kunnen nemen.
- Schiphol wordt in stand gehouden met geld van de burgers. Voorbeeld is het isoleren dat eerst volledig door Schiphol zou worden betaald. Maar door geklungel van de overheid en handig spel van Schiphol betaalt de burger een groot deel van de isolatie. Het zelfde geld nu weer voor de beveiliging.

### 7. Parlementaire enquête

- Er kan geen goede evaluatie zijn van de luchtvaartwet als er niet voorafgaand aan de evaluatie een goed onderzoek is gedaan naar de waarheid. De luchtvaart heeft nauwelijks beperkingen opgelegd gekregen van overheid om te groeien tot wat het nu is.
- De komst van de 5<sup>e</sup> baan is al een parlementaire enquête waard.
- Om de luchtvaart voor Nederland voor de toekomst te behouden moet er een andere weg worden ingeslagen. Voortborduren op het drijfzand waarop Schiphol nu is gebouwd is onverantwoord. Het roer, of de knuppel, moet om. Om schoon schip te maken zou een parlementaire enquête een eerste stap kunnen zijn.
- De rekenfout was veel eerder bekend bij de LVNL dan de ingebruikname van de Polderbaan. Waarom is de fout pas openbaar gemaakt na ingebruikname? Hoeveel eerder was de fout bekend, indien bij de ontwikkeling de fout was erkend was de vijfde baan er niet gekomen.

### 8. Het is allemaal niet zo goed geregeld voor de omwonenden:

- Nog steeds is er geen oplossing voor omwonenden die uit geplaatst moeten worden omdat ze in de gevarenzone wonen.
- Scholen zouden vier jaar geleden al geïsoleerd worden. De overheid laat omwonenden gewoon barsten. Ook Schiphol verzuimd om zaken goed af te handelen. Het is ongepast om een baan in gebruik te nemen als isolatie maatregelen nog niet zijn getroffen. Formeel is het dan geen zaak voor Schiphol maar moreel zeker wel.
- Isolatie project is voor veel omwonenden nog steeds niet afgerond.
- Het shadeschap is meer een zoethoudertje voor omwonenden dan een instituut dat geleden schade snel afhandelt.
- Schiphol lanceerde zonder onderbouwd plan en zonder overleg met instanties op september 2003 een opkoopregeling. Een proefballonnetje zonder enige intentie om iets te doen voor omwonenden. Het is schandalig dat een dergelijk instituut als Schiphol maar alles mag roepen. Schiphol zou nog wat maanden nodig hebben voor overleg. Tot nu is er niets meer vernomen van het plan (of beter gezegd proefballon).

### 9. Schiphol moet niet groeien maar krimpen

- Op korte termijn moet de capaciteit van Schiphol afnemen. De capaciteit moet worden verplaatst naar andere luchthavens.

### 10. Schiphol en overheid moeten omwonenden geen worst voor houden.

- Schiphol directeur heeft vorig jaar een opkoopregeling voor omwonenden aangekondigd, zonder een onderbouwd plan. Dit brengt erg veel onrust met zich mee. De Schiphol directeur heeft aangekondigd de komende maanden

## Evaluatie luchtvaartwet Schiphol

nodig te hebben voor uitwerking van het plan. We zijn ruim een jaar verder en het is stil rondom het plan.

- Er moeten concrete verbetervoorstellen komen en geen loze kreten.

### 11. Het groene carré.

- Bij het presenteren van de plannen van de 5<sup>e</sup> baan werden groene zones gepresenteerd. Zo worden omwonenden nou in de maling genomen. De 5<sup>e</sup> baan is allang in gebruik en over het groen wordt alleen maar gesproken.
- Houd omwonenden niet aan een lijntje maar realiseer heel veel groen, meer dan was beloofd!

### 12. Parallel vliegen:

- De uitvliegroute van de 4<sup>e</sup> (Zwanenburgbaan) en 5<sup>e</sup> baan (Polderbaan) is nog steeds niet definitief.
- Het parallel vliegen heeft voor zeer veel onrust gezorgd zowel bij omwonenden als gemeente (vliegtuigen nadere elkaar te dicht).
- Het parallel vliegen is tot op heden nog steeds een tijdelijke maatregel.
- Hoe kan je de luchtvaartwet evalueren terwijl er nog geen duidelijkheid is over het parallel vliegen.
- De LVNL heeft van te voren gewaarschuwd voor problemen bij het parallel staten bij de ontwikkeling van de 5<sup>e</sup> baan. Waarom zijn adviezen van LVNL genegeerd?

### 13. Cros is niet efficiënt voor omwonenden:

- Het Cros wekt de verwachting op te komen voor de belangen van Schiphol het is niet meer dan een registratie kantoor die zelfs geen inspraak hebben en zelf geen initiatieven tonen.
- Het Cros filtert de informatie naar verantwoordelijke instanties. Klagers komen niet rechtstreeks in contact met veroorzaker. De overheid en Schiphol zeggen dat dat beetje lawaai er nu eenmaal bij hoort. Maar mensen lijden onder de grootte hoeveelheid vliegtuiglawaai. De wanhoop van de mensen wordt niet gehoord maar vertaald in een streepje, het turven van de klachten.
- Voor omwonenden is Cros een dood spoor.

### 14. Bouwstop 20ke zone

- Zwanenburg was een groeikern. Zoals nu Almere. Door Schiphol is de groei van Zwanenburg tot stilstand gekomen. Hierdoor zijn voorzieningen weg gevallen. Je kunt je toch niet voorstellen dat Almere nu een bouwverbod zou krijgen. Dat is met Zwanenburg toen wel gebeurt. Helaas herhaalt de geschiedenis en geldt er nu een bouwbeperking voor de gehele 20ke zone. De toekomst voor de 20ke zone ziet er somber uit.

•

### 15. Kernen rondom Schiphol

- In de kernen geldt een bouwbeperking. Diversen open plekken in de dorpen worden niet opgevuld. Plannetjes die de dorpen nog wat reuring kunnen geven komen niet van de grond. Braak liggende stukken grond zorgen voor verloedering en achteruitgang van kernen rondom Schiphol
- Voorzieningen staan onder druk of verdwijnen.
- Wonen in de kernen wordt minder aantrekkelijk.

## Evaluatie luchtvaartwet Schiphol

- Gemeente moeten uit eigen middelen zaken bekostigen. Er is geen grondopbrengst uit de kernen, terwijl er een groot potentieel is voor bijvoorbeeld ruilverkaveling en uitgifte van grond voor allerlei doeleinden.
- Dit scenario geldt niet alleen voor de kernen, sinds de bouwstop voor de 20ke zone voor deze gehele 20ke zone.

### 16. Schiphol en overheid reageren niet op correspondentie:

- Suggesties om overlast te verminderen worden in de wind geslagen. Op schriftelijke voorstellen wordt niet gereageerd. (Paul de Krom heeft zelfs een brief doorgestuurd met het verzoek aan Schiphol om te antwoorden en hem van het antwoord op de hoogte te brengen, zelfs dan reageert Schiphol niet)
- Een brief aan mevrouw Schultz Verheagen betreffende het in gebreken blijven van de overheid betreffende het isoleren van Scholen in Zwanenburg blijft onbeantwoord. Mevrouw van der Hoeve (onderwijs) heeft wel gereageerd op deze brief en de brief doorgestuurd en heeft mevrouw Schultz Verheagen verzocht een en ander uit te zoeken en te reageren. Tot op heden is de brief nog steeds niet beantwoord. Maar erger de scholen die erg veel hinder ondervinden van de Polderbaan zijn tot op heden nog niet geïsoleerd. De scholen hebben nu problemen om met hun onderhoudsbudget de school op orde te houden.
- Op verbeter voorstellen is nooit gereageerd.

### 17. Grutto belangrijker dan omwonenden van Schiphol

- We doen er alles aan in Nederland om het leven van de Grutto zo aangenaam mogelijk te maken. Om de leefbaarheid van omwonenden van Schiphol maken we ons niet zo druk.
- Er mag wel wat serieuzer naar het welzijn van de omwonenden van Schiphol worden gekeken.

### 18. Er is (bijna) zekerheid dat Schiphol de gezondheid schaadt.

- Huisarts dokter Ojik uit Zwanenburg is nooit serieus genomen dat Schiphol een zeer nadelige uitwerking heeft op de gezondheid.
- Een longarts uit de regio: “Ik heb opvallend veel patiënten uit de omgeving van de aanvliegeroutes”
- Een huisarts uit Vijfhuizen: “Voor mij is er zeer zeker een relatie met de gezondheidsklachten en Schiphol”.
- De diverse rapporten geven inmiddels aan dat we ons af moeten vragen of Schiphol wel zo verantwoord is.
- De cijfers voor het aantal slaapgestoorde liegen er niet om.
- Hoe vaak moet er nog worden geëvalueerd voordat we de gezondheid van de burgers serieus nemen.

### 19. Er is geen stilte gebied in de omgeving.

- De omvang van de geluidsoverlast is zo enorm groot dat er geen ontkomen aan is.

### 20. Nachtvluchten drastisch verminderen en verdelen over verschillende banen.

- Nachtvluchten moeten voor zolang ze niet verboden zijn drastisch worden beperkt.

## Evaluatie luchtvaartwet Schiphol

- Gebieden, waarover wordt gevlogen, moeten rouleren, zodat andere gebieden rustig kunnen slapen. Nu is er voor sommige gebieden nooit rust.
- Verbod op nachtvluchten in stedelijk gebied is op termijn natuurlijk het beste.

21. Het vliegen van optimale routes zodat overlast tot het minimum wordt beperkt.

- Nog steeds wordt er niet optimaal gevlogen
- Het optimaal vliegen zal ten koste van capaciteit, dat is een keuze die gemaakt moet worden.

22. Schiphol lobby

- Noordhollands Dagblad: staatssecretaris Melanie Schultz van Heagen: “We kunnen er niet onderuit dat Schiphol overlast veroorzaakt in de omgeving”
- Het Witte Weekblad: Schiphol-topman Gelach Cerfontaine: “Maar wij kunnen er natuurlijk niet omheen dat er altijd wel de nodige geluidsoverlast zal plaatsvinden”
- De schiphol Lobby draait weer op volle toeren. Helaas geen bevindvoerders met oog voor de realiteit. Ze lopen ver voor de troepen uit. Wat zal zwaarder wegen de evaluatie of de lobby. Tot nu toe heeft de lobby steeds gewonnen.

23. Draagkracht voor Schiphol neemt sterk af.

- Omwonenden weten het al heel lang, maar ook de lokale overheid hebben steeds meer hun bedenkingen over Schiphol.
- Bedrijven ondervinden ernstige hinder van de uitbreiding van Schiphol
- Witte Weekblad: “*Met deze toevoeging gaf de Schipholbaas een sneer naar de onlangs gedane uitspraken van wethouder Michiel Bezuijnen toen deze opmerkte ‘dat het steeds moeilijker zou worden om Schiphol haar mainportfunctie in de toekomst te laten vervullen omdat het milieu daardoor nadelig zal worden beïnvloed’ Bezuijnen benadrukte toen dat het draagvlak voor Schiphol hierdoor zal afbrokkelen. Volgens Cerfontaine moet je dit soort opmerkingen gewoon niet maken: ‘Als je als wethouder zegt dat het draagvlak afbrokkelt, dan doe je eigenlijk al een voorspelling die wellicht dreigt uit te komen. Wij moeten constructief over dit soort onderwerpen communiceren.’*”
- Zelfs de heer Cerfontaine doet de voorspelling dat het draagvlak afbrokkelt en geeft hiermee aan dat de mainportfunctie moeilijk is te vervullen. Als je beter zou weten dan zou je de wethouder niet op deze wijze citeren.
- Wethouder Bezuijnen is een van de vele bestuurders die wordt geconfronteerd met de zeer nadelige gevolgen van Schiphol.

24. Wat moet ik nu nog geloven:

- Gerlach Cerfontaine tijdens MeerBusiness platform ‘Chartervluchten in toekomst wellicht niet meer via Schiphol’. (Bron: Witte Weekblad)
- Eerst was er nog sprake van een extra terminal voor prijsvechters en Charters.

25. Klagers worden niet serieus genomen.

- Cijfers over klagers worden nog al eens gebagatelliseerd. In plaats van deze cijfers serieus te gebruiken om vliegroutes te verbeteren.

## Evaluatie luchtvaartwet Schiphol

26. De luchtvaartwet brengt onvoldoende bescherming voor omwonenden.

- Het belang van de omwonenden is ondergeschikt aan het belang van de Schiphol.
- Er wordt gesproken over risico. We vergeten dat er ook een zekerheid is. Vliegtuigen verongelukken het is alleen de vraag wanneer en wat de gevolgen zullen zijn.

27. Hinder, slaapverstoring, gezondheids- en belevingsaspecten in de regio Schiphol, resultaten van een vragenlijstonderzoek. RIVM Rapport nr. 441520010 TNO Rapport nr 98.039 (oktober 1998)

- *“De in dit onderzoek gerapporteerde hinder door geluid van vliegtuigen is hoger dan verwacht wordt op op grond van in de jaren '60 en '80 rond Schiphol vastgestelde relaties tussen hinder en geluidbelasting en op grond van gegeven uit het buitenland. De hogere cijfers zouden mogelijk verklaard kunnen worden door een toegenomen geluidgevoeligheid en bezorgdheid over veiligheid, een hogere feitelijke geluidsbelasting dan de berekende waarden aangeven en de invloed van het politiek en maatschappelijk debat over de uitbreiding van Schiphol”.*
- *“Ook op grotere afstand van de luchthaven wordt nog hinder door geur en stof/roet/rook van vliegtuigen gerapporteerd.”*
- *“In het studiegebied wordt geschat dat ongeveer 120.000 – 180.000 mensen (> 18 jaar) ernstige slaapverstoring ervaren door geluid van vliegtuigen Voor het gebied binnen de 26 dB(A) zone worden naar schatting ongeveer 6.000 – 7.000 mensen verstoord in hun slaap door het geluid van vliegtuigen.*
- De nieuwe cijfers van het aantal slaap gestoorden zijn weer schrikbarend en zullen alleen maar fors toenemen. Er worden weer nieuwe onderzoeken gedaan maar hoe worden deze rapporten geïnterpreteerd. In 1998 is er een geen gehoor gegeven aan de melding van roetdeeltjes en het aantal slaap gestoorden is voor kennisgeving aangenomen.
- Hoeveel rapporten moeten er nog gemaakt worden voordat we ons echt gaan bekommeren om de gezondheid van de omwonenden van Schiphol

28. De EU-richtlijn voor omgevingslawaai

- De EU-richtlijn voor omgevingslawaai wordt genoemd in verschillende publicaties onder andere in Milieueffectrapport ‘Schiphol 2003’ Waarom wordt er niet gehandeld naar deze richtlijn.

29. Meetpunten zijn ontoereikend.

- De meetpunten (handhavingpunten) zijn onvoldoende. De tijdelijke uitvliegroute van de 4<sup>e</sup> en 5<sup>e</sup> baan veroorzaken relatief veel meer hinder dan wordt gemeten. Bij het uitvliegen passeren ze één meetpunt. Ze vliegen vervolgens “onnodig” een bocht die veel overlast veroorzaakt en vervolgens net zo wordt gemeten als een vliegtuig rechtuit vliegt en relatief weinig hinder veroorzaakt.
- De meetpunten zijn nu te omzeilen door Schiphol. Er wordt creatief gebruik gemaakt van de meetpunten.
- Er wordt dan ook gepleit voor een fijnmazig meetsysteem dan pas is objectief te meten of Schiphol efficiënt vliegt en hinder beperkt.

30. Verkeerd baangebruik

## Evaluatie luchtvaartwet Schiphol

- Verkeerd baangebruik is al meerdere keren geconstateerd.
- Er is al meerdere keren geconstateerd dat de Zwanenburgbaan meer wordt gebruikt dan de Polderbaan. Waarschijnlijk geven de piloten de voorkeur aan de Zwanenburgbaan in verband met de lange taxiën.

### 31. Hertel rekenfout:

- Wetende dat de klachten enorm zijn toegenomen is het maatschappelijk onverantwoord geweest om de rekenfout te herstellen.
- Het herstel van de rekenfout heeft ertoe bijgedragen dat het maatschappelijke draagvlak voor Schiphol is afgebrokkeld.
- Bij het herstel van de rekenfout is er geen rekening gehouden met de belangen van de omwonenden.
- Was het wel een rekenfout.
- Wanneer is de rekenfout ontdekt en wanneer is de fout wereld kundig gemaakt. Bij onderzoek naar de rekenfout is er immers niet gezocht naar het tijdstip van de rekenfout (de onderzoekers hadden daar geen opdracht voor). Deze interessante vraag is niet beantwoord. Indien Schiphol het tijdstip van de rekenfout voor de uitvoeringsfase voor zich heeft gehouden is overhoud de gelegenheid onthouden om de 5<sup>e</sup> baan op basis van nieuwe inzichten uit te stellen of te annuleren.

### 32. Er zijn in de eerste kamer afspraken gemaakt over de hinder.

- In motie Baarda zijn afspraken gemaakt.
- In de motie Hofstra 27603 nr 74 zijn afspraken gemaakt.
- En in het verleden zijn er natuurlijk zeer veel verwachtingen gewekt. Die niet zijn nagekomen.

### 33. De Mer is in strijd met Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van de omgevingslawaai. Ook staan er in de richtlijn aanbevelingen die dan nog niet verplicht zijn maar zeer aan te bevelen om over te nemen.

- Er zijn geen gegevens betreffende het niveau van het omgevingslawaai verzameld.
- Er zijn geen goede strategische geluidskaarten.
- In overleg met het publiek dienen er actieplannen op te stellen met het oog op prioriteiten.
- Doelstelling is de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. Deze doelstelling wordt niet gehaald. Het tegendeel is waar.
- Er is geen voorlichting aan het publiek over omgevingslawaai en effecten daarvan.
- Er zijn geen actieplannen.
- Er is geen akoestische planning.
- Er is geen lawaai-beheersing aan de bron.
- Er is geen bescherming van stille gebieden op het platteland.
- Er moet gerekend worden met aanvullende geluidbelastingindicatoren
  1. Extra bescherming in het weekend.
  2. Extra bescherming tijdens dagperiode
  3. Extra bescherming tijdens avondperiode

## Evaluatie luchtvaartwet Schiphol

### 4. combinatie van verschillende bronnen

34. Het Parallelvliegen zorgt voor extra geluidsoverlast.

- De gevolgen van het parallel vliegen is onvoldoende onderzocht.

35. Aanbeveling

- Er moet een goed plan worden gemaakt voor een alternatieve uitbreiding van Schiphol. Waarbij Schiphol op de huidige locatie krimpt.
- Geen groei maar krimp voor Schiphol.
- Luchtvaart uitbreiden op andere locatie.
- **Schiphol moet niet groeien maar krimpen.**
- **Luchthaven in zee is beste alternatief.**



V00083 Overveen

Aanvliegroutes boven bewoond gebied

vanuit zuidelijke richting volgen landende vliegtuigen een koers over land langs de kust, om op vaste punten af te wijken naar de Kaagbaan of de Polderbaan.

Voorstel: verleg deze route naar het westen, zodat naderend vliegverkeer niet meer over de woonkernen aan de kust komt aanvliegen

Ook naderend verkeer vanuit het westen volgt soms een route tot boven bewoond gebied, alvorens naar het noorden of zuiden af te buigen voor landing op de Polderbaan, respectievelijk de Kaagbaan. Ander verkeer wordt daarentegen in rechte lijn naar een landingsbaan geleid. Zie bijgevoegd bestand fanomos -nadering Kaagbaan via Zandvoort en Katwijk-

Het doel zou moeten zijn: zo min mogelijk boven woonbebouwing vliegen. De naderingen vanuit het zuiden en sommige naderingen vanuit het westen lijken soms zoveel mogelijk boven woonbebouwing te vliegen.

De geluidsbelasting van dalende vliegtuigen is minder dan van stijgende vliegtuigen. Desalniettemin is zeker bij de eindnadering, voordat de bocht naar de landingsbaan wordt ingezet, milieuwinst te halen als het aanvliegen over zee plaatsvindt.

Vroeger kon de aanvliegroute niet worden verlegd zonder het navigatiesysteem of verkeersbegeleidingsysteem aan te passen. Andere negatieve gevolgen voor hinder, risico of milieubelasting door het aanvliegen boven zee i.p.v. over de kuststrook, een verschuiving van ongeveer 10 kilometer, zie ik niet.

Het is geen nieuw voorstel en in de loop van jaren is er op diverse manieren op gereageerd (radarbereik, navigatiesoftware, berekeningsfactoren voor landingsprocedures, zelfs een kwestie van hinderperceptie), maar het kwam kennelijk neer op een noodzakelijke verandering in de luchtverkeersbegeleiding.

De hoop dat een wijziging noodzakelijk zou worden door de Polderbaan, was kennelijk ongegrond.

Gemeente Bloemendaal  
Afdeling milieu  
Postbus 201  
2050 AE OVERVEEN