

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 wetwijziging het aantal vliegbewegingen verhoogd. Ook hierdoor is het vertrouwen in de overheid verminderd.

De wetwijziging 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 kerntenen 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

Gevolgen:

- nakomen belofte van de regering
- wegwerken vermijdbare hinder
- minder mensen gehinderd door vliegtuiggeluid
- géén capaciteitsvermindering voor de *mainport*

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

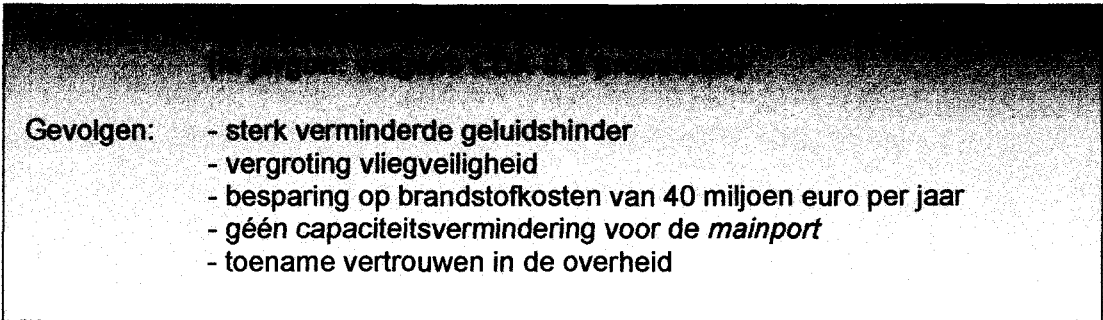
Toelichting

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:	<ul style="list-style-type: none">- 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.

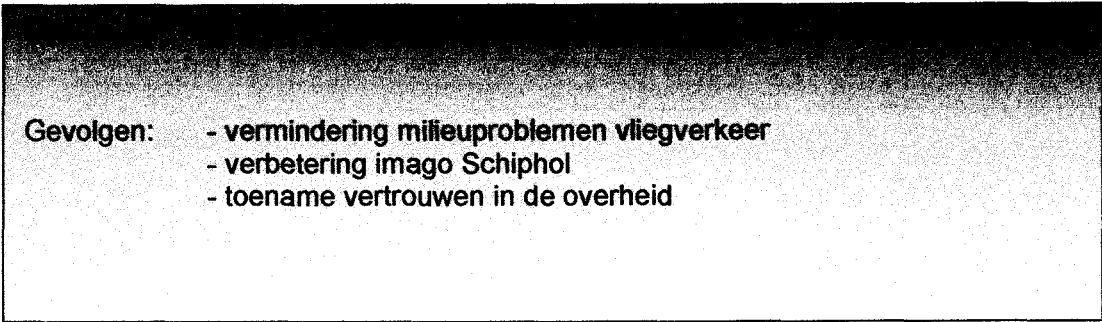
Op die manier worden drie effecten bereikt:

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.

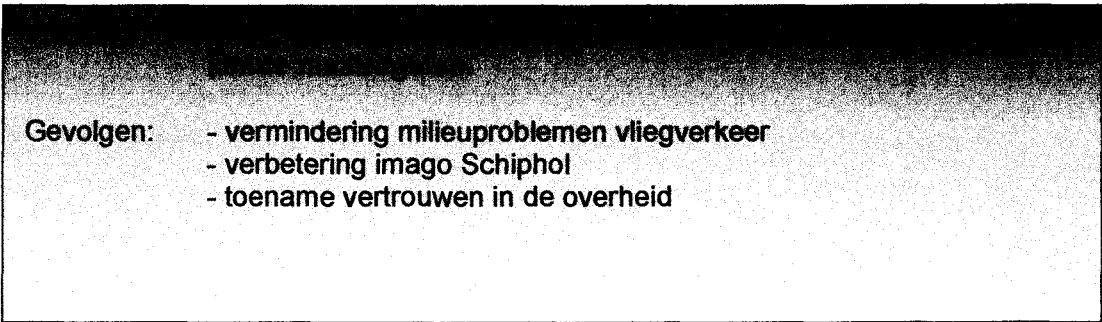
In bovenstaande voorstellen hebben we gepleit voor het zorgvuldig alloceren van hinder. Bovendien hebben we gewijzigde uitvlieg- en landingsprocedures voorgesteld.

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

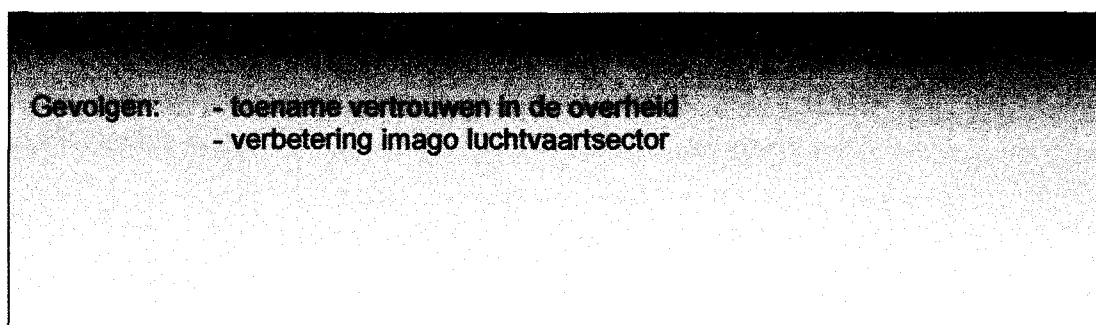
- Gevolgen:**
- hinderbeperkende maatregelen hebben ook daadwerkelijk dat effect voor de omwonenden
 - erkenning belang van de burger
 - herstel geloofwaardigheid overheid en sector

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:

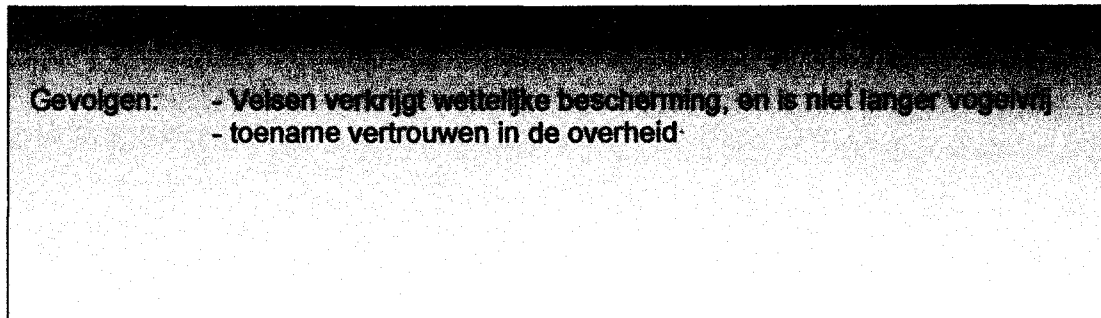
- nakomen belofte van de regering
- vermindering milieuproblemen vliegverkeer

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

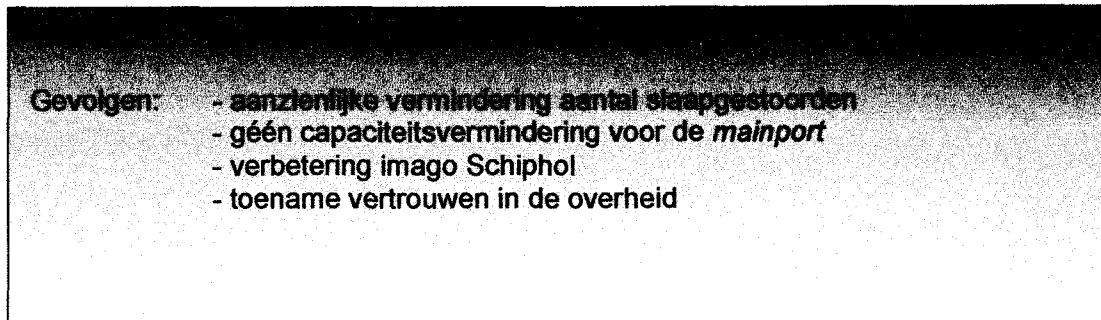
Toelichting

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.

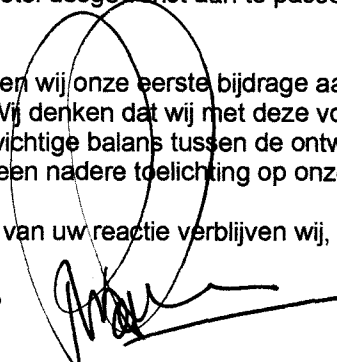
Voorbehoud

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

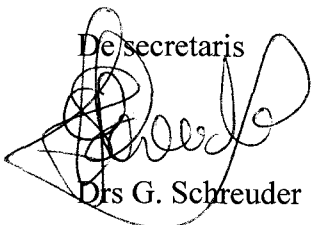
Geachte mevrouw Schultz,

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.

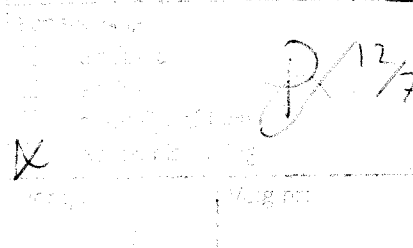
Hoogachtend,
 Burgemeester en wethouders van Velsen

De secretaris

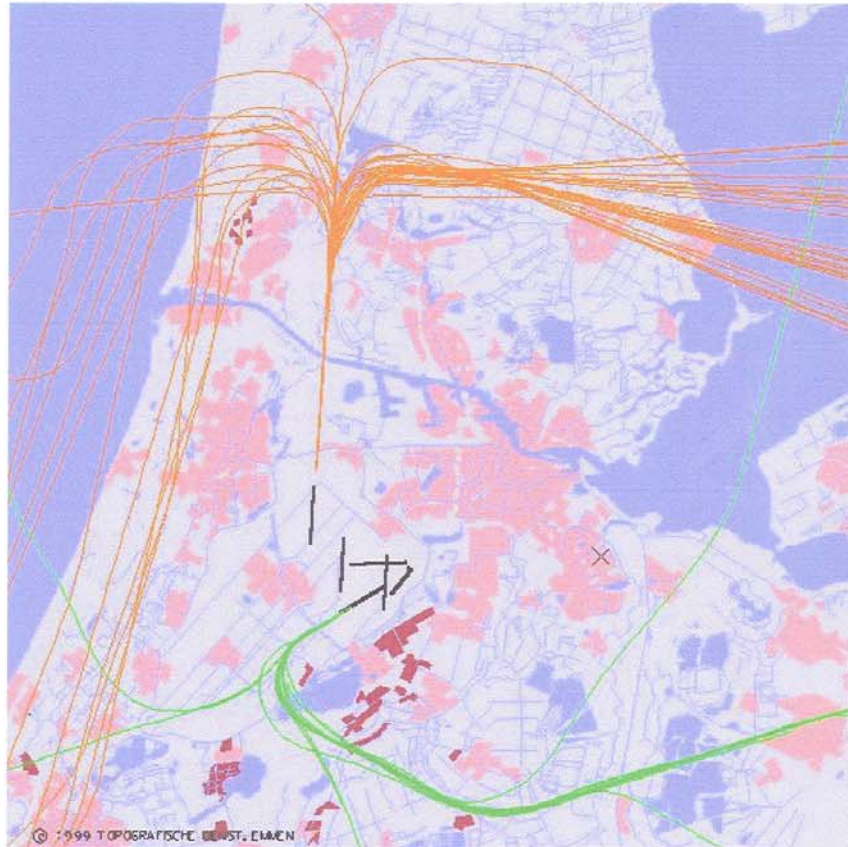

 Drs G. Schreuder

De burgemeester


 Mr. P.A.G. Cammaert

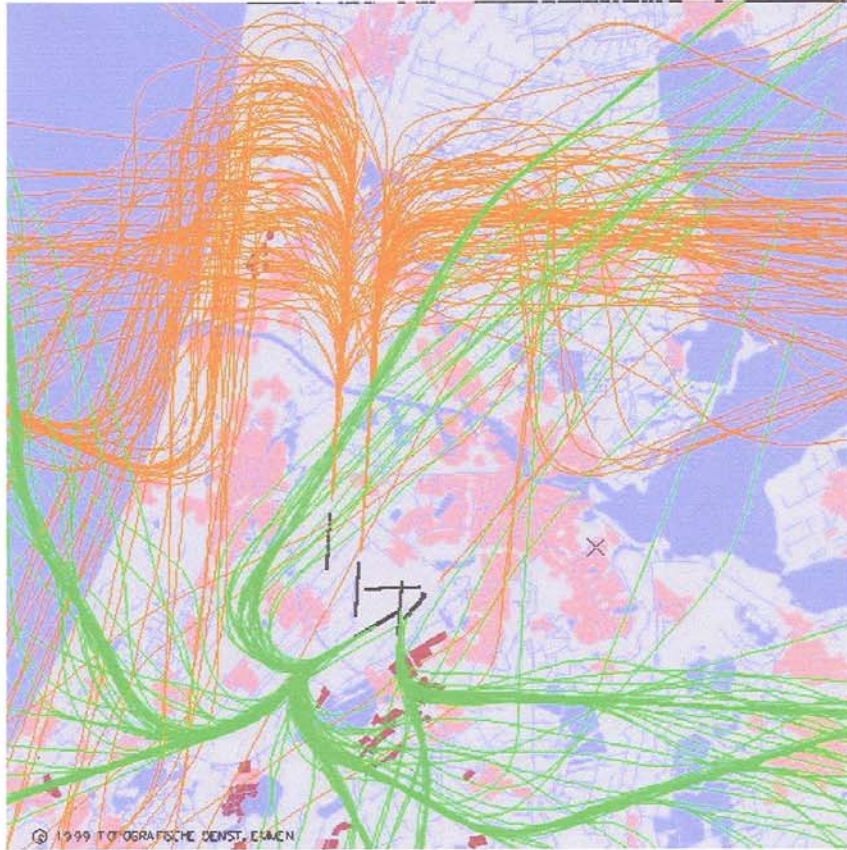
M/S/SG/PSG	dienst	dgk
DES OAB		
12 JULI 2005		
		

Bijlage 2: Fanomos plots van landend verkeer



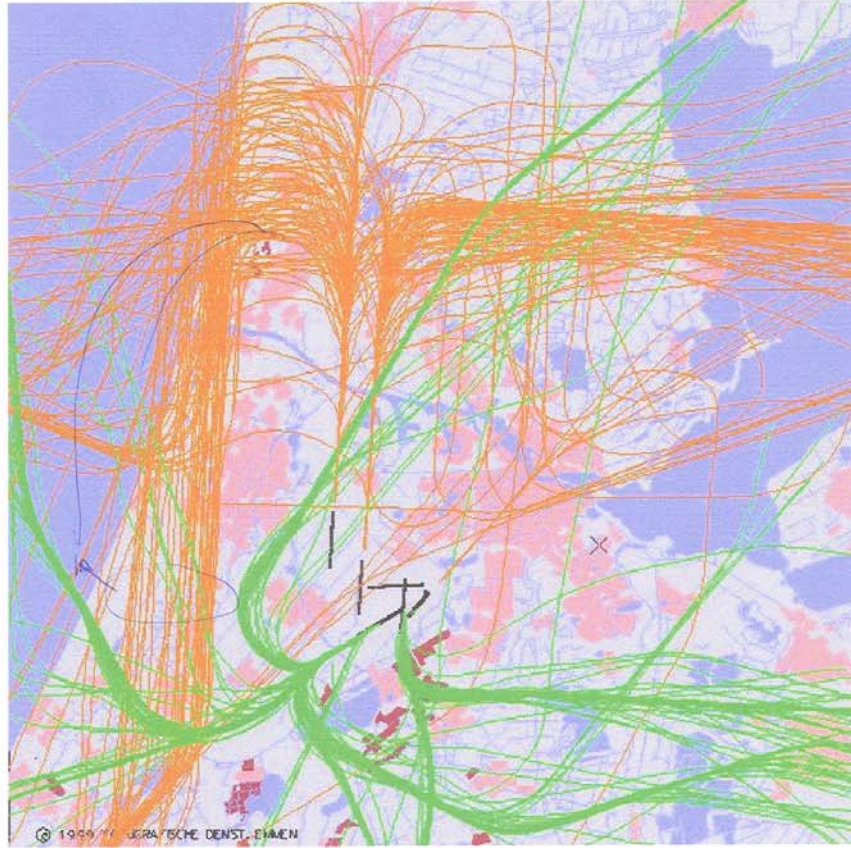
Fanomosplot 23 mei 2005, vroege ochtend (23:00-06:00 uur), bron: CROS

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

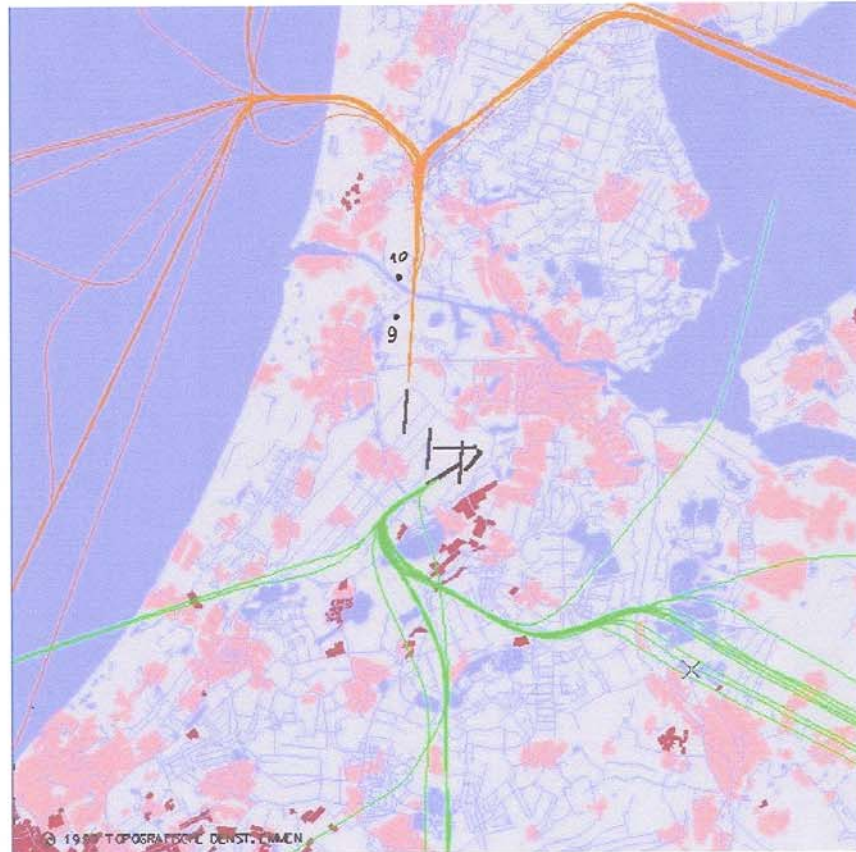
Tonende het overvliegen van de woonkernen van Kennemerland door landend verkeer (oranje is landend verkeer, groen is startend)



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.



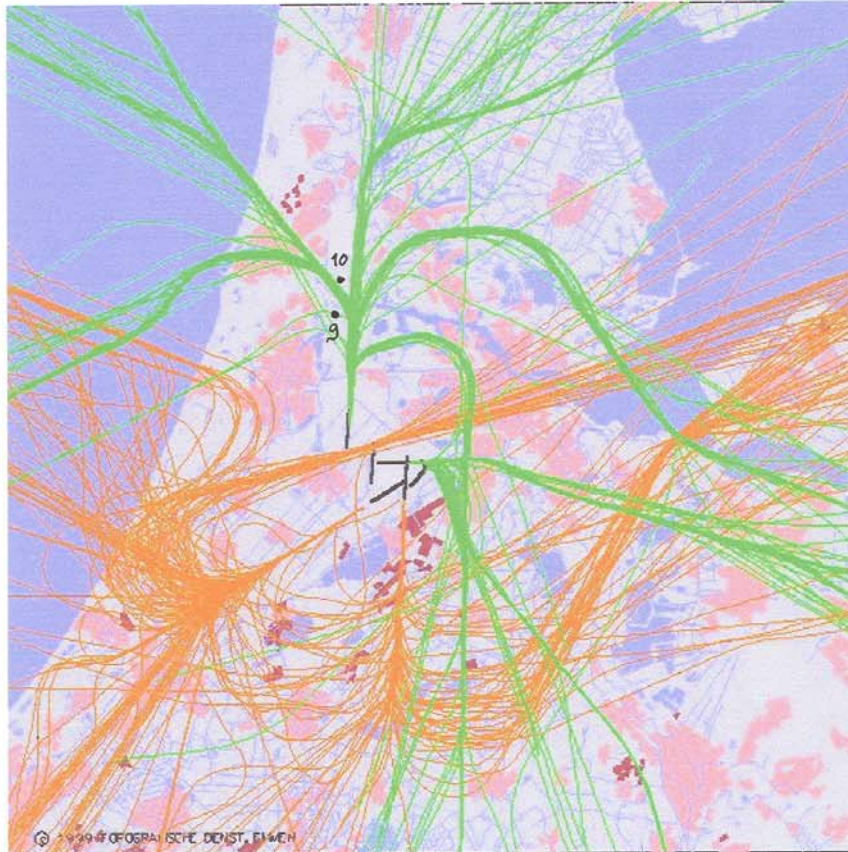
Fanosplot 10 juni 2005, ochtend (06:00-11:30 uur), bron: CROS

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

	MER 2003	Corr fout	Alt A en B		MER 2003	Corr fout	Alt A en 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%
Totaal	268.669	250.950	253.850				

Inkomend verkeer

	MER 2003	Corr fout	Alt A en B		MER 2003	Corr fout	Alt A en 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%
Totaal	268.721	250.784	253.681				

Totaal verkeer

	MER 2003	Corr fout	Alt A en B		MER 2003	Corr fout	Alt A en 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%
totaal	537.390	501.734	507.531				
vliegbew	537.800	501.900	507.700				

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, 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 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_{den} -systematiek. De ruimtcomponent 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 gegeven¹. Deze normstellingstheorie is ook internationaal gepubliceerd². 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.

¹ 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.

² 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.

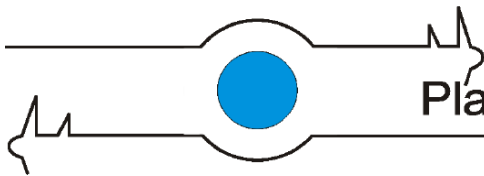
Het volgende voorbeeld maakt duidelijk dat dit van groot belang is. Als alle vluchten over het centrum van Amsterdam zouden worden geleid, dan verandert het TRG niet doch het GR neemt dramatisch toe.

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 stijgvermogen 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.

Effecten (in dB) van de verbeterde route zónder steilere klimprocedure				
Locatie	Oude route Refso/Bergi	Nieuwe route Spaarndam	Verbeterde route Refso/Bergi	Verbetering tov oude route
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.

Startbanen en passagiersaantallen van de 4 Europese <i>mainports</i> (cijfers 2002)			
	Aantal passagiers (miljoen)	Aantal Startbanen	Passagiers/baan (miljoen)
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!

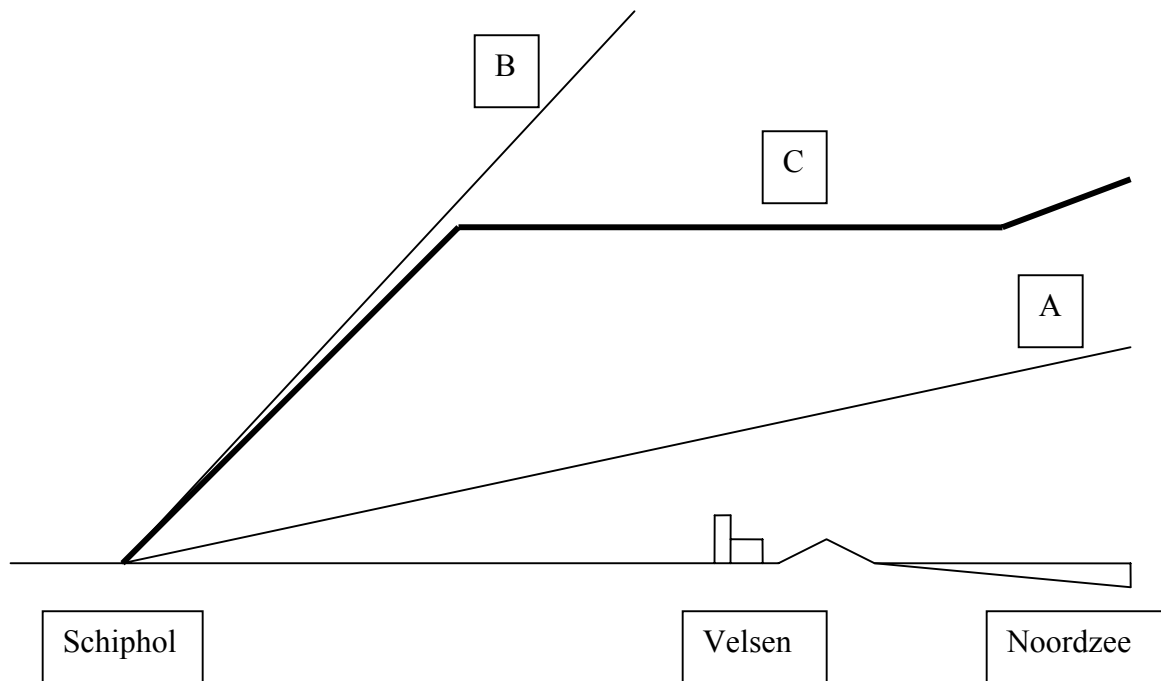
9. Wijze van uitvoering

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 .