



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**

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART			
Reg. nr.			
Doss. nr.			
Datum: 20 JUNI 2005			
Ter behandeling aan			Opbergen
LH	puh	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 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

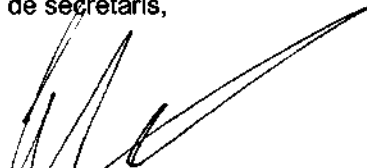
De uitvliegroutes vanaf de Polderbaan en Zwanenburgbaan die over Amstelveen lopen, lopen precies over het midden van Amstelveen. In het verleden heeft de uitvliegroute van de Zwanenburgbaan meer westelijk gelegen, zodat minder mensen belast werden. In het kader van deze evaluatie hebben wij van een bewoner 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 10⁻⁶ 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,

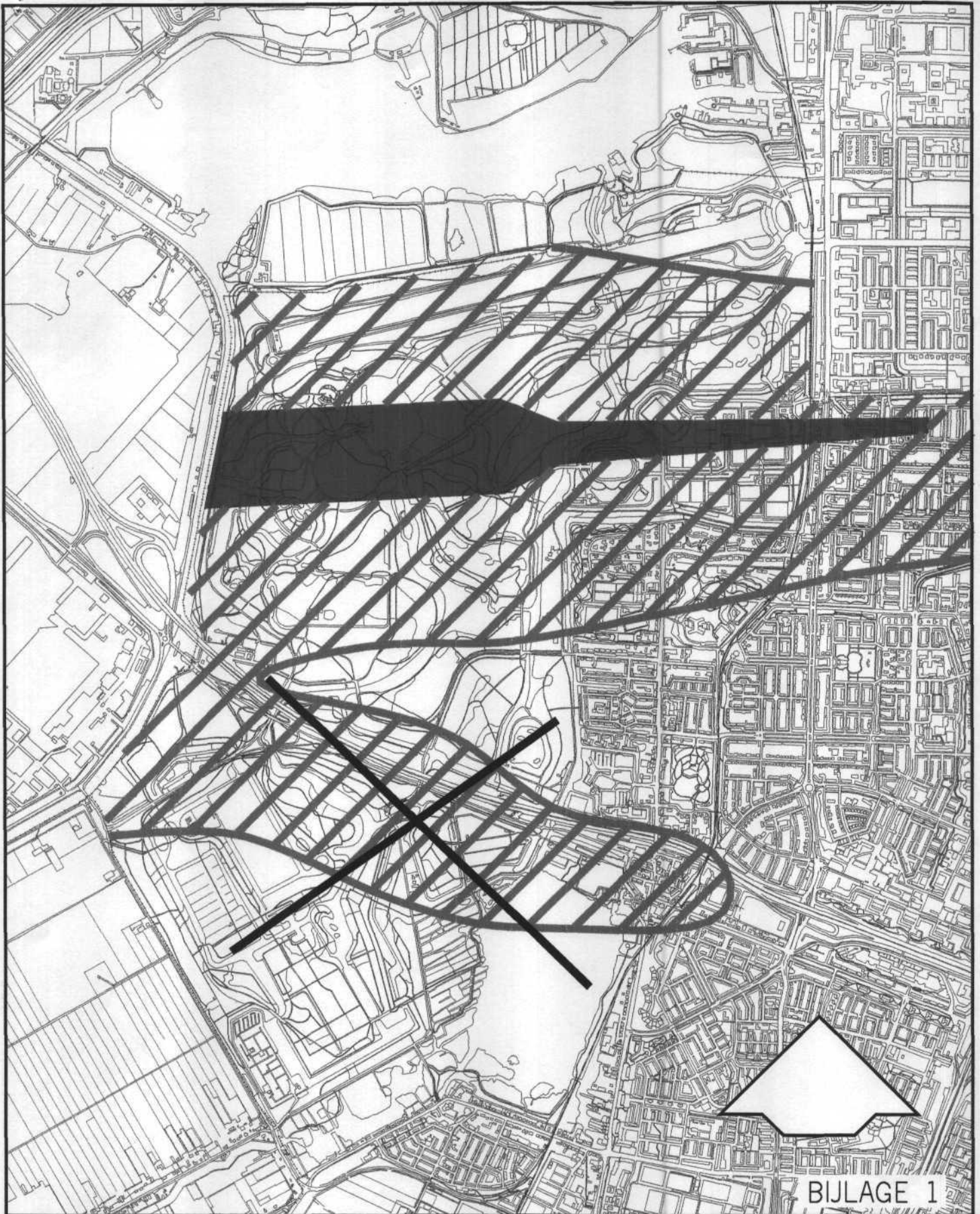
Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen,
de secretaris, de burgemeester,



Mr. R.J.T. Schurink



Th.E.A. Tiemessen, l.b.



BIJLAGE 1



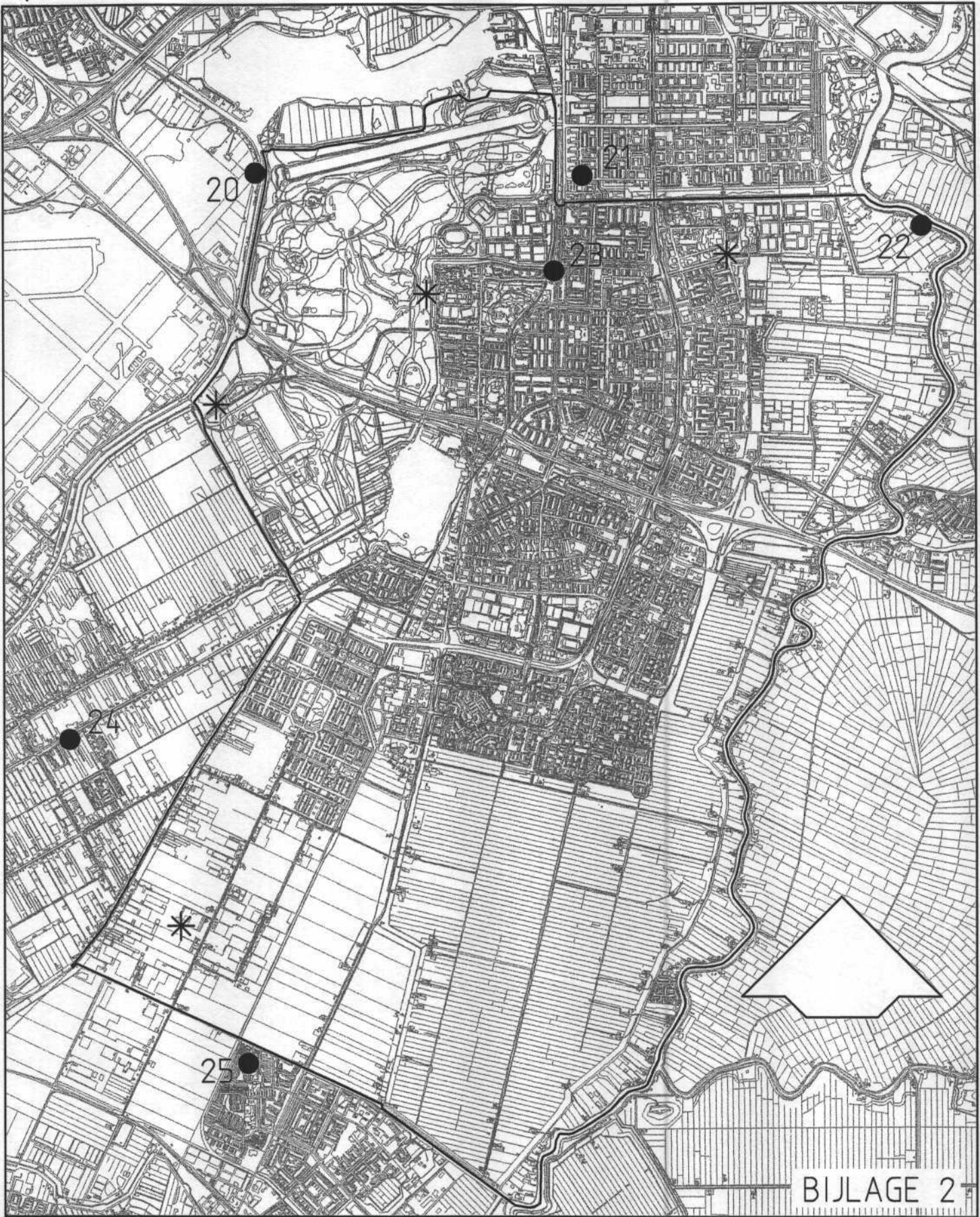
BEPERKENDE BEBOUWING CONFORM
LUCHTHAVENINDELINGBESLUIT (BIJLAGE 3B)
DE GRONDEN BEDOELD IN ART. 2.2.1
AANGEWZEN MET NUMMER 3



BEPERKENDE BEBOUWING CONFORM
LUCHTHAVENINDELINGBESLUIT (BIJLAGE 3B)
DE GRONDEN BEDOELD IN ART. 2.2.1
AANGEWZEN MET NUMMER 4



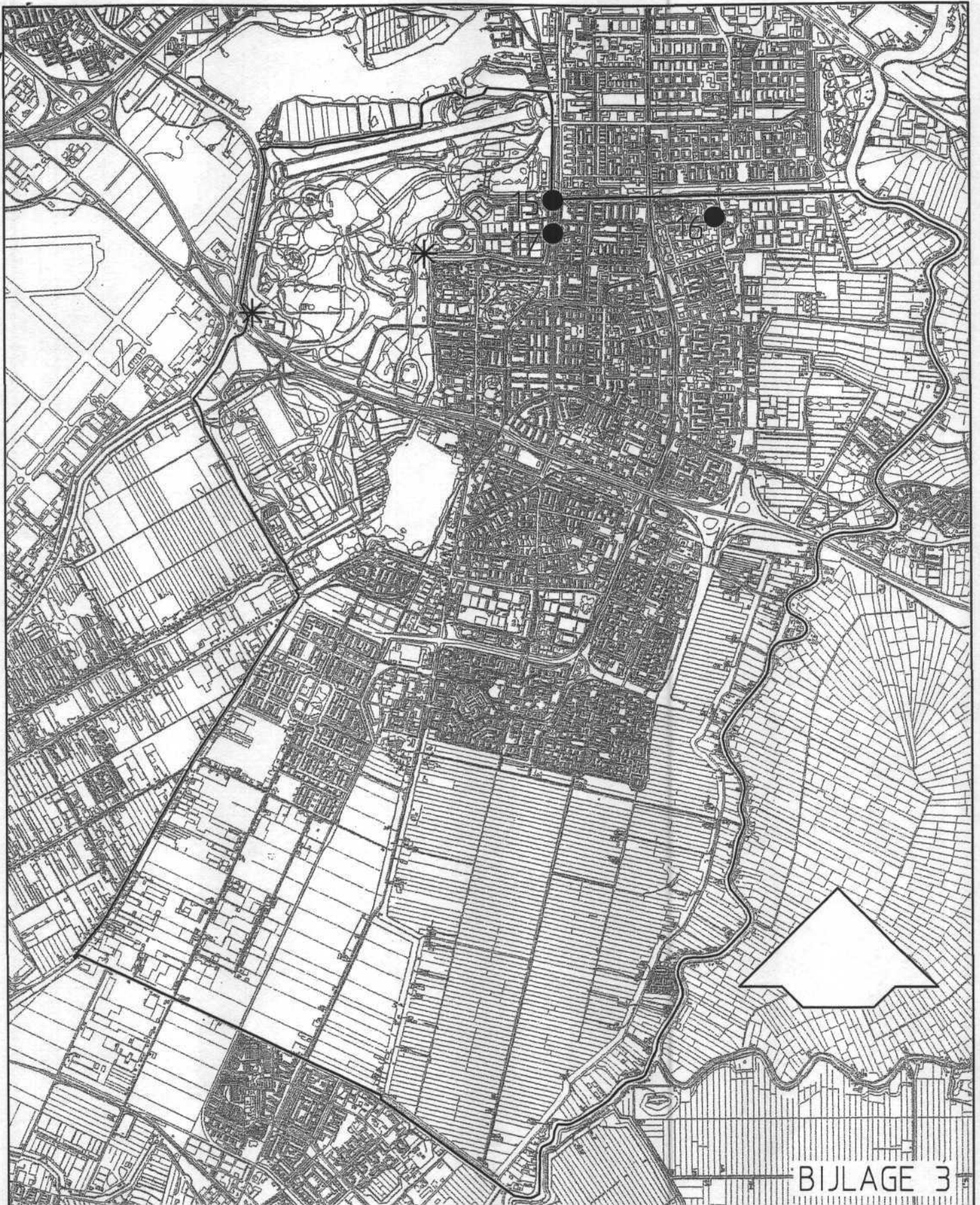
VOORSTEL TE VERVALLEN BEPERKENDE
BEOUWINGSZONE



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