

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
t.a.v. Projectbureau evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag.  
e-mail: [evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl](mailto:evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl)

Betreft: Evaluatie Schipholbeleid; inbreng verbetervoorstellen.

Geachte heer/mevrouw,

De opsteller van deze verbetervoorstellen, in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid, schrijft deze als burger, woonachtig in Nieuw-Vennep Noord, gemeente Haarlemmermeer. Deze notitie is per e-mail en per post verzonden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ter attentie van het Projectbureau evaluatie Schipholbeleid. Een kopie van deze notitie is aan het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer verzonden.

#### *Doel*

Ondergetekende erkent het belang van Schiphol en de luchtvaartsector als geheel voor de Nederlandse samenleving. Luchtvaart bedrijven brengt met zich mee dat in de Schipholregio de lusten hiervan merkbaar zijn, maar ook de lasten. Schiphol is met de huidige 6 banen een, letterlijk, uitgestrekte luchthaven. Met het in bedrijf nemen van de Polderbaan is de overlast in de regio zeker niet afgenomen. Nieuwe overlastverschijnselen werden merkbaar (grondlawaai). Mede hierom dient mijnsinziens heel zorgvuldig gekeken te worden naar verbeterpunten waardoor onnodige overlast voorkomen wordt. Met deze inbreng hoopt ondergetekende daaraan ook een bijdrage te leveren. De wil om veranderingen door te voeren vereist, mijnsinziens, dat alle betrokkenen afstand nemen van elke vorm van vooringenomenheid. Ik hoop op een open en constructieve "Schipholbeleid evaluatie".

#### *Inleiding*

Jaren geleden heeft ondergetekende aandacht gevraagd voor de Spijkerboor 1S (SPY 1S) Standard Instrument Departure (SID) route vanaf baan 24 van Schiphol. Brieven waarin ik de situatie voor Nieuw-Vennep Noord met betrekking tot de SPY 1S SID zo zakelijk mogelijk heb getracht te omschrijven, zijn verzonden aan de directies van de Luchthaven Schiphol, Luchtverkeersleiding Schiphol (LVNL), Ministerie van Verkeer en Waterstaat, inclusief de toenmalige Minister en de gemeente Haarlemmermeer. Luchthaven Schiphol verwees mij door naar de LVNL. Op mijn aandringen toch te reageren werd door de Luchthaven Schiphol niet ingegaan. De LVNL heeft mijn aandachtspunten met betrekking tot de SPY 1S vertrekroute aangehoord en vervolgens laten weten geen veranderingen in de vertrekroute te overwegen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is niet ingegaan op mijn aandachtspunten. De (toenmalige) Minister heeft geen reactie gegeven. De

gemeente Haarlemmermeer zei, dat het haar aandacht had maar ondernam verder niets. Vervolgens kwam de milieubaan 18R-36L en een nieuwe Luchtvaartwet etc, compleet met invoerfout(en) in bedrijf. Ondanks deze capaciteitsuitbreiding van Schiphol, nu een luchthaven met 6 banen, lijkt er steeds meer gebruik gemaakt te worden van de SPY 1S vertrekroute. Dit zal mede zijn oorsprong vinden in de locatie van de nieuwe handhavingspunten (3 en 4). Nu wordt tussen de handhavingspunten door gevlogen in plaats van er overheen. In het oude systeem waren aanzienlijk meer, daadwerkelijk overvlogen, contour ijkpunten tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep waardoor men wellicht eerder aan een maximum geluidsplafond kwam. Nu lijkt het erop alsof er onbepaald van de SPY 1S gebruik gemaakt kan worden door de LVNL. Verbetervoorstel 1 gaat hier nader op in.

Voor continuering van voldoende maatschappelijk draagvlak van Schiphol voor nu en in de toekomst zal mijnsinziens de luchtvaartsector zich meer open en constructiever moeten opstellen. Als voorbeeld kan men het verkeer op de grond (weg, water, rail) nemen. Hier zijn eveneens duidelijke voorschriften opgesteld waaraan men zich dient te houden. Als men met een auto van A naar B rijdt zal men gebruik moeten maken van de beschikbare wegen. Soms levert dat fileleed op. Voor de luchtvaart zou hetzelfde moeten gelden, lijkt mij. In dit kader doe ik een tweede verbetervoorstel waarin ik pleit voor het volgen van de SID's tot bijvoorbeeld minimaal 2000m (FL060) in plaats van het vliegen van "directs", beginnend op 1000 m (3000 ft), zonder meteorologische redenen of anderszins. Het langer volgen van de toegewezen SID voorkomt veel onnodige hinder, buiten de SID. Met het oog op de externe veiligheid wordt, door het langer volgen van de SID, het externe veiligheids niveau verhoogd. Verbetervoorstel 2 gaat hier nader op in.

### **Verbetervoorstel 1:**

**Verleg de huidige Spijkerboor 1S vertrekroute vanaf baan 24 van Schiphol naar het zuiden, zodat om Nieuw-Vennep heen gevlogen wordt op grotere hoogte, in plaats van op geringe hoogte over Nieuw-Vennep Noord en Hoofddorp-West. Eind jaren 70, begin jaren 80 werd dit ook gedaan volgens de toen geldende ENKO departure.**

### *Achtergrond*

De theoretische route van de Spijkerboor 1S vertrekroute (SPY 1S) vanaf baan 24 van Schiphol volgens het AIP luidt:  
Track 240°, op 4NM SPL rechtsaf om magnetische track 286° te vliegen. Bij passeren van de SPY radiaal 206° rechtsaf, koers 033° op de inbound 213° radiaal van SPY en intercept SPY 054° naar Andik.

Voor de vliegtuigen die in staat zijn RNAV vertrekroutes te vliegen zijn de punten THR24, EH001. EH049, SPY VOR, Andik.

### *Motivering*

Inmiddels zijn de meeste vliegtuigen uitgerust met een zogenaamd Flight Management System (FMS) waardoor zij in staat zijn zeer nauwkeurig een RNAV vertrekroute te vliegen. Daarenboven is in veel vliegtuigen de FMS apparatuur gekoppeld aan het zeer nauwkeurige Global Positioning System (GPS). Het gevolg hiervan is dat de Standard Instrument Departures (SID's) zéér nauwkeurig gevlogen kunnen worden. Desondanks worden vandaag de dag nog zéér ruime tolerantiegebieden rondom de SID's gehanteerd. Deze tolerantie gebieden strekken

zich ruimschoots uit over stedelijke gebieden, bijvoorbeeld Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

Een afbeelding van de theoretische SPY 1S vertrekroute heeft ondergetekende als bijlage 1 aan deze brief gehecht. Op de afbeelding van de topografische kaart van het betreffende gebied is de SPY 1S vanaf baan 24 van Schiphol ingetekend evenals de handhavingspunten 3, 4, 5 en 6.

De gestippelde theoretische magnetische tracklijn 286° passeert handhavingspunt 4 en EH049. Theoretisch wordt er dus tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep gevlogen, over handhavingspunt 4.

De praktijk is echter anders.

Het 4 NM SPL = EH001 punt is het begin van het draaipunt richting EH049. Dit draaipunt is zodanig in de FMS apparatuur aan boord van het vliegtuig geprogrammeerd dat direct de bocht ingezet zal worden boven het 4NM SPL = EH001 punt, richting EH049. Desondanks behoeft het geen betoog dat geen enkel vliegtuig ooit in staat zal zijn de gestippelde theoretische magnetische tracklijn 286° te volgen en het handhavingspunt 4 te overvliegen. Wanneer vervolgens gekeken wordt naar de lokatie van handhavingspunt 3 dan kan men concluderen dat de werkelijke gevlogen vliegroute precies tussen handhavingspunten 3 en 4 loopt. Eigen veldwaarnemingen bevestigen dit evenals de op de CROS webpagina [www.crosinfo.nl](http://www.crosinfo.nl) gepresenteerde FANOMOS radarplots van de luchthaven Schiphol.

Door nu de genoemde theoretische uitgangspunten te combineren met de veldwaarnemingen en de radarplots is de werkelijk gevlogen uitvliegroute ingetekend. Het beeld dat nu ontstaat is in tegenspraak met wat de theorie doet geloven. De werkelijk gevlogen SPY 1S vertrekroute schampt aan Nieuw-Vennep Noord. Dit is inmiddels al jaren hoorbaar in Nieuw-Vennep Noord en Hoofddorp-West. Wanneer ook nog in ogenschouw genomen wordt dat de afgelegde vliegpadafstand vanaf baan 24 van Schiphol tot Nieuw-Vennep Noord tussen de 6 en 8 km bedraagt dan hoeft het geen betoog dat Nieuw-Vennep Noord met zeer grote regelmaat *onnodig* overlast te verwerken krijgt door overvliegende (zware) vliegtuigen. Daarenboven zijn het de, uiterst ruime, tolerantie gebieden die het mogelijk maken straffeloos boven stedelijk gebied te vliegen (dus ruim over het dorp Nieuw-Vennep). Dit levert een aanzienlijke geluidsoverlast op voor Nieuw-Vennep Noord. Tegelijkertijd is hier ook de zogenoemde *externe veiligheid* in het geding. Met de in de praktijk gevlogen SPY 1S vertrekroute vanaf baan 24 van Schiphol wordt Nieuw-Vennep Noord en Hoofddorp-West blootgesteld aan onnodige risico's van laag overvliegende vliegtuigen.

Een Boeing 747-400 die opstijgt voor een vlucht met een tijdsduur van 9 tot 10,5 uur zal ongeveer tussen 350 en 370 ton wegen. De vlieghoogte bij het volgen van de SPY 1S vertrekroute zal na 6 tot 8 km rond de 750 m (2300 ft) bedragen. Omdat deze vliegtuigen een klimmende bocht moeten vliegen gaat dit ten koste van de klimsnelheid. Vervolgens dient op 1000 m (3000 ft) geaccelereerd te worden waardoor de klimsnelheid verder terug zal lopen tot 160 m/min (500 ft/min). En dit allemaal boven stedelijk gebied. Dit stedelijk gebied omvat achtereenvolgens: Nieuw-Vennep Noord, ca 2500 woningen; Hoofddorp Overbos en Hoofddorp Floriande, ca 6000 woningen; Hoofddorp Boseilanden, Haarlemmermeerse Bos en Vijfhuizen met ca 1200 woningen. Totaal zijn dit ca 9700 woningen die belast worden door de SPY

1S vertrekroute van baan 24 van Schiphol. Dit aantal benadert al aardig de door de politiek gestelde maximaal toegestaan gehinderde woningen van 10.000 stuks. Hierbij dient ook nog aangetekend te worden dat de 1990 norm aangaande *externe veiligheid* bij lange na niet gehaald zal kunnen worden anno 2005 met betrekking tot de SPY 1S vertrekroute. Het aantal vliegtuigen dat inmiddels gebruik maakt van de SPY 1S vertrekroute lijkt de afgelopen jaren explosief, progressief, gestegen.

Een voorbeeld van een geoptimaliseerde SPY 1S SID zou kunnen zijn: Door de huidige SPY 1S SID naar het zuiden te verleggen en via EH001 en EH 051 (RD X:104.727, Y:473.126 zie bijlage 1) te vliegen, vervolgens in te draaien over EH051 om koers 033° richting SPY VOR op de radiaal 213° SPY te vliegen. De voordelen zijn evident: er wordt initieel niet over stedelijke gebieden gevlogen. De bocht die nodig is om richting SPY VOR te vliegen wordt op grotere vlieghoogte gemaakt. Nieuw-Vennep wordt "omvlogen" en Hoofddorp-West wordt op veel grotere hoogte overvlogen. Hierdoor neemt de geluidsbelasting boven Hoofddorp-West exponentieel af. Er wordt initieel gebruik gemaakt van bestaande SID's; bundeling van vertrekkend verkeer zal hinder in een uitgestrekt gebied doen verminderen.

Een ander alternatief zou kunnen zijn:

Gebruik de Andik 1S vertrekroute vanaf baan 24 van Schiphol in plaats van de SPY 1S voor vertrekkend verkeer naar het noorden en noord-oosten.

### **Verbetervoorstel 2:**

**Niet toestaan van toewijzen van "direct routings" tussen de 0 m (0 ft) en 2000m (FL060) bij afwezigheid van meteorologische redenen of anderszins. Hiermee wordt onnodige hinder voorkomen en komt daarnaast de externe veiligheid ten goede.**

De veiligheid van het vliegverkeer staat voorop. Wanneer zich meteorologische omstandigheden voordoen die tot gevolg hebben dat het vliegverkeer af moet wijken van de Standard Instrument Departure (SID) is dit uit oogpunt van veiligheid in de lucht en op de grond geen discussiepunt. Anders wordt het wanneer om economische motieven van SID's afgeweken wordt. Nu is het zo dat overdag een vliegtuig boven de 1000 m (3000 ft) de SID op aanwijzingen van de verkeersleiding mag verlaten. Het gevolg hiervan is dat vele keren per dag, wanneer baan 24 in gebruik is, vliegtuigen bij het passeren van 1000 m (3000 ft) bijvoorbeeld een "direct Bergi" aangeboden krijgen. Hierdoor vliegen de vliegtuigen in een klimmende bocht dwars over Nieuw-Vennep richting Bergi. Heel Nieuw-Vennep is hiervan dan getuige. De dagelijks gepresenteerde radarplots op de eerder genoemde CROS internet site bevestigen deze vliegmethod. Het betreft hier mijnsinziens onnodige overlast voor een toch al behoorlijk belast gebied en een onnodige aantasting van de externe veiligheid terplaatse.

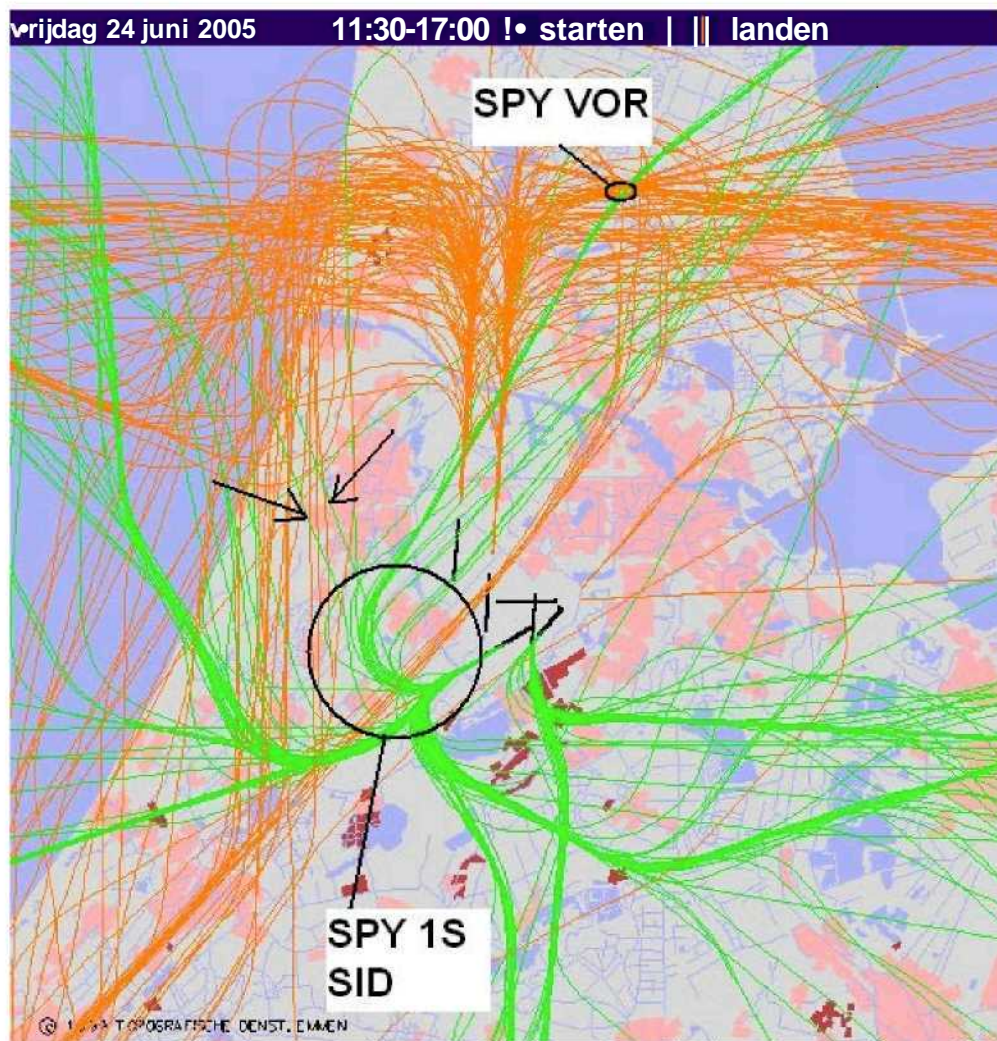
Ondergetekende wil er daarom voor pleiten dat "directs" alleen gehonoreerd zullen worden wanneer een vlieghoogte van 2000 m (FL060) gepasseerd is. Dit is analoog aan het nacht regime. Het verkeer kan geheel volgens de gepubliceerde SID's afgehandeld worden. Immers dat zijn de hoofdparameters waarmee de capaciteits berekeningen plaatsvinden. De "directs" zijn m.i. als grijs gebied aan te merken en te beschouwen als verkapte capaciteits-boosters; men kan meer verkeer afhandelen door vliegverkeer via "directs" sneller weg te werken.



Hierbij wordt economie op 1 gesteld; (exteme)veiligheid en milieu op 2 respectievelijk 3. Inmiddels wordt de roep in de Schipholregio om Schiphol te behandelen als een gewoon bedrijf steeds luider. Dit impliceert dat de luchtvaart sector en met name Schiphol ook nadrukkelijk een maatschappelijke verantwoordelijkheid heeft. Het volgen van de SID's - de wegen door de lucht- dient hierbij een normale procedurele gang van zaken te zijn, lijkt mij.

Een recent voorbeeld van "directs to.." is weergegeven in fig. 1. Het betreft het verkeersbeeld van vrijdagmiddag 24 juni 2005. Duidelijk is in de ingetekende cirkel waarneembaar dat vertrekkend vliegverkeer dat aanvankelijk een SPY 1S SID zouden moeten vliegen, het baken SPY niet overvliegen maar in een vroeg stadium een direct Bedum en/of verder gelegen punt als eerste overvliegpunt toegewezen kregen. De kritische ligging van de SPY 1S SID ten opzichte van Nieuw-Vennep is op de radarpiot duidelijk waarneembaar.

In Bijlage 2 is het weer van 24 juni 2005 tussen 11:30 uur (09:30Z=GMT) en 17:00 uur (15:00Z) uur opgenomen. Meteorologische redenen om af te wijken van de SID's waren op 24 juni 2005 niet aanwezig. Het consequent vliegen van de SID's zou veel onnodige hinder kunnen voorkomen. Daar zijn immers de SID's mede voor ontworpen!



Bron: FANOMOS (Flight tracking & Noise Monitoring System); CROS

Fig 1: Een recent voorbeeld van een "Passing 3000 ft, direct Bergi" en het niet volgen van de SPY 1S SID Vrijdagmiddag 24 juni 2005, weer: severe CAVOK.

Ondergetekende verzoekt u deze 2 verbetervoorstellen aandachtig te lezen en mij nader te informeren omtrent de mogelijkheid van implementatie van de opgebrachte voorstellen. Verder stel ik het op prijs nader geïnformeerd te worden over de voortgang van de evaluatie van het Schipholbeleid.

In afwachting van uw nader bericht, verblijf ik,

Hoogachtend,

Bijlagen



Bijlage 1



## Bijlage 2

### Metar EHAM, Amsterdam Schiphol, 24 juni 2005

Geldig van 09:25 GMT - 15:55 GMT = 11:25 uur - 17:55 uur Nederlandse zomertijd

240925z 33004KT CAVOK 29/19Q1013NOSIG =  
240955z 33004KT CAVOK 29/18Q1013NOSIG =  
241025Z 32005KT CAVOK 30/18 Q1013 NOSIG =  
241055Z 31005KT CAVOK 30/17 Q1013 NOSIG =  
241125Z 31005KT230V350 CAVOK 31/17 Q1013 NOSIG =  
241125z 31005KT CAVOK 31/17 Q1013 NOSIG =  
241155z 30004KT CAVOK 31/16 Q1013 NOSIG =  
241225Z VRB03KT CAVOK 31/16 Q1013 NOSIG =  
241255Z 25004KT CAVOK 32/15 Q1012 NOSIG =  
241325z 22006KT 160V270 CAVOK 32/14 Q1012 NOSIG =  
241355Z 21006KT 150V290 CAVOK 32/14 Q1012 NOSIG =  
241425Z 26009KT 210V310 CAVOK 32/15 Q1012 NOSIG =  
241455Z 31010KT CAVOK 32/15 Q1012 NOSIG =  
241525Z 30010KT 270V340 CAVOK 31/14 Q1012 NOSIG =  
241555Z 31012KT CAVOK 31/14 Q1012 NOSIG =

Verklaring Metar:

240925z 33004KT CAVOK 29/19 Q1013 NOSIG

240925Z 24 juni 2005, 09:25 uur GMT = 11:25 Nederlandse zomertijd.  
33004KT Wind uit richting 330° met sterkte van 4 NM/hr = 7,7 km/uur.  
CAVOK Ceiling and visibility oke; geen bewolking en goed zicht.  
29/19 Temperatuur 29°C en dauwpunt 19°C (=maat voor de vochtigheid).  
Q1013 Luchtdruk 1013 hPa.  
NOSIG Geen significante veranderingen.