



Gemeente Noordwijkerhout



Leiden

GEMEENTE SASSENHEIM



GEMEENTE OEGSTGEEST



Milieudienst  
West-Holland

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
Mw drs. M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum: 30 juni 2005

Onderwerp: Mogelijkheden voor verbetervoorstellen in het kader van de Evaluatie van de Wet Luchtvaart en van het Schipholbeleid

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Graag maken de CROS-leden, die de bestuurders en bewoners vertegenwoordigen in de cluster Zuid-West, gebruik van de door U geboden mogelijkheid voor het indienen van verbetervoorstellen in het kader van de Evaluatie van de Wet Luchtvaart en van het Schipholbeleid. De cluster Zuid-West (verder: de cluster) van de CROS omvat de gemeenten Leiden, Lisse, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Sassenheim en Warmond. De gemeentebesturen worden in hun CROS activiteiten bijgestaan door de Milieudienst West-Holland.

Wij zijn blij met de uitgangspunten van transparantie en duidelijkheid die u met de evaluatie nastreeft. Zoals u memoreerde in uw brief van april 2004 aan de Eerste Kamer wordt het dossier Schiphol omgeven met wantrouwen. In dit dossier is het belang van herstel van vertrouwen van de burger in de overheid groot.

### Overwegingen

Als inleiding op de verbetervoorstellen geeft de cluster hieronder meer inzicht in de situatie in de regio.

De Terminal Manoeuvring Area (TMA) van Schiphol overlapt een groot deel van het westen van Nederland. Het hele gebied van de cluster valt binnen de TMA.

De gemeenten in de cluster Zuid-West hebben veel geluidsoverlast van vliegtuigen die gaan landen op de Kaagbaan (richting 06). De Kaagbaan heeft zowel overdag als 's nachts preferentie voor landen in Noordelijke richting. De vastgestelde aanvliegroute tijdens het

30 JUN 2005

PK 30/6

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr. Doss. nr.	Copy ex
Datum: - 5 JULI 2005	
Afdieningstermijn: 07-08-2005	
Ter behandeling aan:	Opbergen
CH VIA [initials]	==

nachtregime ligt midden over het grondgebied van deze gemeenten, waardoor er op zeer veel dagen zowel overdag als 's nachts er continue vliegverkeer is.

De gemeenten in de cluster hebben ook te maken met geluidoverlast van startende vliegtuigen. De vastgestelde uitvliegroutes van de Kaagbaan (richting 24) naar de Standard Instrument Departurepoints (SID's) Refso en Valko lopen over gemeenten van de cluster.

Boven het clustergebied wordt bij landing op de Kaagbaan tijdens de daguren vaak al op de minimum toegelaten aanvlieghoogte van 2000 voet gevlogen. Zwaardere vliegtuigen hebben de gebruikelijke landingsconfiguratie (flaps en slats gedeeltelijk down) ingenomen of zijn juist met de omstelling bezig. Dit al op grote afstand van de Kaagbaan laag horizontaal vliegen met relatief veel motorvermogen in plaats van een geleidelijk dalende nadering veroorzaakt in onze cluster veel geluidoverlast.

Het centrale deel van ons clustergebied ligt in de 35 Ke zone met aan de rand daarvan een aantal handhavingspunten. Deze handhavingspunten zijn uitsluitend van belang voor de berekening van de geluidhinder op die punten. Echter, zij hebben géén effect voor de begrenzing van de geluidhinder daarbuiten.

Een zeer groot deel van de cluster valt binnen de 20 Ke contouren en verder onder het zogenaamde "buitengebied". In feite is dit clustergebied dus onbeschermd. Echter, volgens recent onderzoek van RIVM is de geluidbelasting in deze gebieden hoog. Dat wordt ook als zodanig door de bevolking ondervonden. Het CROS project "meten vliegtuiggeluid buiten de 20 Ke", waartoe de provincies Zuid-Holland en Utrecht het initiatief toe hebben genomen, zal in september 2005 afgerond worden en zal hierover meer informatie geven. De cluster vraagt in het kader van de evaluatie Uw extra aandacht voor de geluidbelasting en het terugdringen daarvan in de 20 Ke zone en in het buitengebied. Wij dringen hierop aan omdat wij menen dat er diverse mogelijkheden tot verbetering zijn en omdat de beperkingen uit de Nota Ruimte voor bouwlocaties binnen de 20 Ke contouren voor onze regio zeer knellend zijn.

De radartracks van het Flight tracking and Noise Monitoring System (Fanomos) geven duidelijk de sterke luchtverkeerconcentratie boven het gebied van onze cluster weer. De reden hiervan is dat Luchtverkeerleiding Nederland (LVLN) pas met het inweven van het vliegverkeer begint boven het clustergebied voor het aanvliegen van de Kaagbaan. Snelle, langzame, grote en kleine vliegtuigen worden hier in een rij achter elkaar gezet waarbij geen voorgeschreven routes gelden. Deze inweefprocedure heeft een grote uitwaaiering van vliegroutes en geluid tot gevolg (het clustergebied zou ook de zuidelijke verkeersrotonde van Schiphol genoemd kunnen worden). Bij dit inweven worden relatief scherpe bochten gemaakt wat extra lawaai oplevert, vaak midden boven de dichtbevolkte gebieden van Leiden, Oegstgeest, Noordwijkerhout, Sassenheim, Voorhout en Warmond. Bovendien gebeurt dit meestal, zoals hierboven al vermeld, op de lage hoogte van 2000 voet.

Bij Uw toetsing van de operationele en procedurele verbetervoorstellen, zoals die door de cluster onderstaand worden gedaan, moet deze feitelijke situatie van hoge verkeersintensiteit boven aaneengesloten bebouwing of dichtbevolkt gebied zwaar meegewogen worden. De door U gevraagde motivering voor de verbetervoorstellen is naar onze mening hiermee ruimschoots gegeven.

De cluster ziet bovendien nog nieuwe bedreigingen voor de nabije toekomst. Naast verhoging van het aantal vliegbewegingen moet gedacht worden aan:

1. Het wegvallen van het obstakel van de control zone van EHVB (vliegveld Valkenburg) waardoor over nog grotere afstand laag aangevlogen kan worden;

2. De groeiende voorkeur voor de zeer intensief gebruikte Kaagbaan (het grootste aantal starts en landingen heeft al op deze baan plaats);
3. De mogelijke aanleg van de tweede parallelle Kaagbaan.

Deze bedreigingen maken het zo snel mogelijk invoeren van verbetervoorstellen en het vaststellen van heldere en handhaafbare milieugrenzen des te noodzakelijker.

### Voorstellen voor verbetering

De voorstellen richten zich op de hieronder genoemde aspecten :

#### **1. Typen vliegtuigen beperken en minimum eisen aan uitrusting stellen**

Verouderde, lawaaiige vliegtuigtypen typen (ICAO Hoofdstuk 3 met bypass ratio  $\leq 3$ )<sup>1</sup> zouden niet meer toegelaten moeten worden op Schiphol. Verhoogd landings- en startgeld heeft onvoldoende ontmoedigings-effect voor dit soort vliegtuigen. De uitfasering is wel in gang maar gaat onvoldoende snel. Nog 15% van het aantal vliegbewegingen wordt met deze categorie vliegtuigen uitgevoerd. Een verbod op korte termijn is mogelijk zonder onevenredig grote economische gevolgen voor Schiphol.

Verder moeten zo spoedig mogelijk hogere minimum eisen aan het Flight Management System en de navigatie apparatuur gesteld worden. Schiphol moet gesloten worden voor landingen met vliegtuigen die geen RNAV- aanvliegprocedure kunnen uitvoeren. Toestellen die niet over RNAV apparatuur beschikken, veroorzaken veel geluidsoverlast. Bij onderzoek van klachten over vliegbewegingen in de nacht blijkt dat soort vliegtuigen al vanaf het begin van de transitieroute, die op grote afstand van Schiphol begint, op de minimumhoogte van 3000 voet te vliegen en bovendien ruim buiten de hartlijn van de vastgelegde routes te komen. Juist dit soort vliegbewegingen leidt tot slaapverstoring met alle inmiddels vastgestelde gezondheidsproblemen van dien. Dit pleit ervoor om alleen nog vliegtuigen voorzien van een modern Flight Management System (FMS Modern) en met RNAV apparatuur toe te laten.

De motivering voor deze voorstellen berust vooral op de stelling dat Schiphol een kwaliteitsluchthaven ambieert te zijn. Dat wordt mede bereikt door alleen vliegmaatschappijen slots te geven die aan hogere kwaliteitseisen kunnen voldoen. Andere grote (concurrerende) luchthavens doen dit nú al. Op Charles de Gaulle bijvoorbeeld moeten alle vliegtuigen de RNAV- procedure kunnen volgen.

*Het voorstel van de cluster houdt in:*

- *een verbod van de Minister van Verkeer en Waterstaat voor de luchthaven Schiphol met ingang van het gebruiksjaar 2006 voor vliegtuigen gecertificeerd volgens de eisen van ICAO Annex 16 Hoofdstuk 3 met bypass ratio  $\leq 3$  en van vliegtuigen zonder RNAV apparatuur,*
- *de Minister met de Sector een overeenkomst te laten sluiten met daarin de inspanningsverplichting slots alleen toe te wijzen aan maatschappijen die beschikken over alle apparatuur, motoren en overige uitrusting die nodig is om extra (= onnodige) geluidsoverlast te voorkomen. De eerste doelstelling is alleen nog vliegtuigen toe te laten die een bypass ratio hebben  $> 5$ , zowel overdag als 's nachts.*

<sup>1</sup> De bypass- ratio is de verhouding tussen de omloopsnelheid van de lucht binnen de straalmotor en die buiten de motorgondel om. Hoe hoger de ratio, hoe lager de geluidproductie.

## 2. Soorten vluchten beperken

### A. Nachtvluchten

Binnen de Europese Unie worden op dit moment diverse studies verricht en beleidsvoorstellen ontwikkeld m.b.t nachtvluchten binnen de EU. Ook het Europees Parlement heeft hier veel aandacht voor, waaruit blijkt wat de ernst en grootte van het probleem is. De cluster is dan ook van mening dat de Nederlandse overheid in Europees verband een actief beleid moet voeren om de overlast van nachtvluchten drastisch in te perken via EU richtlijnen. Daarmee wordt tevens voorkomen dat de Sector als argument opvoert zich in de concurrentiestrijd met andere grote Europese luchthavens geen verbod op nachtvluchten te kunnen veroorloven. In discussie is dat op de luchthaven Frankfurt nachtvluchten al op korte termijn sterk ingeperkt of zelfs verboden zullen worden. In de aanloop naar de invoering van Europese regelgeving (en als voorbereiding daarop) zou de luchthaven Schiphol zich met onmiddellijke ingang uit eigen beweging beperkingen moeten opleggen m.b.t het aantal nachtvluchten. Gezien de hoge "penalty" voor vliegbewegingen tijdens de nacht in het milieu-monitoringsysteem levert dit bovendien de Sector ruimte op voor de daguren.

*Het verbetervoorstel van de cluster aan de Minister houdt in:*

- *Te anticiperen op het te verwachten Europees beleid door nu al het aantal nachtslots te beperken;*
- *In de nacht zowel voor starten maar ook voor landen alleen nog vliegtuigen toe te laten met een bypass ratio = > 5 die tevens verplicht voorzien zijn van FMS Modern en RNAV apparatuur;*
- *Geen uitzonderingen op de aanvlieprocedure voor geleidelijk dalen met laag motorvermogen meer toe te laten;*
- *De vaste aan- en uitvliegroutes voor de nacht nogmaals op maximaal rendement te bezien inclusief de bijbehorende procedures;*
- *Uitbreiding van het nachtregime van 06.00 uur naar 07.00 uur, onder gelijktijdige toepassing van bovenstaande maatregelen/beperkingen. Dit dient met onmiddellijke ingang gerealiseerd worden.*

### B. Vrachtluchten

De Luchthaven Schiphol mikt in haar bedrijfsstrategie zowel op maximum aantal passagiers als op maximale hoeveelheid vracht. Opgemerkt moet worden dat dit een vreemde combinatie is. Vrachtvervoer draagt immers niet bij aan het Mainport-concept van de luchthaven Schiphol dat gericht is op hoogwaardig passagiervervoer met veel aansluitende verbindingen. In feite consumeert vrachtvervoer nu milieuruimte die voor passagiersvervoer benut zou kunnen worden. Dit geldt ook voor chartervluchten en "general aviation" (zakenvluchten). Als verdeelpunt voor vracht ligt Schiphol bovendien op de verkeerde plaats. Een dergelijk verdeelpunt moet goede aansluiting hebben op weg- en railverbindingen voor vrachtvervoer. Ook indien door de Sector wordt aangevoerd dat het vooral om verdeling van vracht via een groot aantal luchtverbindingen gaat, is het onjuist om Schiphol hiervoor te gebruiken. Een andere luchthaven met een gespecialiseerde infrastructuur op een niet zo kwetsbare locatie en met minder operationele beperkingen is daarvoor veel logischer. Bij bevroering of beperking van het luchtvrachtvolume zullen de bestaande investeringen in de vrachtinfrastructuur op Schiphol niet verloren gaan. Die kunnen voldoende benut blijven voor het aanbod van "belly hold cargo" in passagiersvliegtuigen of van vrachtruimte in combivliegtuigen.

De negatieve milieu-effecten van vrachtluchten op Schiphol zijn:

- Veel vrachtmaatschappijen maken gebruik van grote, relatief verouderde en dus lawaaiige vliegtuigen;
- Vrachtluchten worden meestal maximaal beladen en zijn daardoor slechte klimmers. Bij starten op de Kaagbaan wordt over het hele clustergebied nog op lage hoogte gevlogen;
- Relatief veel vrachtluchten landen en starten in de nachturen;
- De nu al hoge concentratie van wegverkeer rondom Schiphol wordt extra vergroot door vrachtauto's die vracht aan- en afvoeren.

*De cluster vraagt de Minister op korte termijn een studie uit te voeren naar de positieve en negatieve effecten van het overhevelen van alle (volledige) vrachtluchten, charters en "general aviation" naar een ander vliegveld. Dit dient een studie in brede zin te zijn waarbij ook aspecten zoals het prioritair belang van spreiding van werkgelegenheid meegewogen worden.*

### **3. Luchtverkeergebieden en vliegroutes aanpassen**

De huidige indeling van het luchtverkeergebied rondom Schiphol is nog steeds gebaseerd op het relatief beperkte aantal vliegbewegingen van jaren geleden en berust op de kortst mogelijke (en dus meest vliegeconomische) aansluitroutes naar en van de vastgelegde luchtverkeerswegen. De TMA van Schiphol heeft enkele veranderingen in begrenzing ondergaan maar alleen in de zin van uitbreiding daarvan. Onderkend wordt dat het goed ordenen en combineren van aan- en uitvliegroutes zeker vanuit veiligheidsoogpunt geen gemakkelijke taak is. Maar ook moet vastgesteld worden dat Schiphol dat probleem voor zichzelf aanzienlijk heeft vergroot door het grote aantal banen en de kruisende routes als gevolg daarvan. Heathrow en Charles de Gaulle realiseren meer passagierscapaciteit met minder banen, bovendien met het extra probleem van andere vliegvelden in de onmiddellijke nabijheid waarvan ook het verkeer gescheiden moet worden gehouden (bijv. Heathrow van Gatwick, Stansted en City Airport). Maar ook daar kan het luchtverkeer efficiënt afgewikkeld worden.

Bij de indeling van het luchtruim mag niet het laagste niveau van de technische mogelijkheden van de vliegtuigen die nu van Schiphol gebruik maken (bijv. het navigatie-instrumentarium of het maximum klimvermogen) de maatstaf zijn. Dit zou immers betekenen dat het "slechtste" type vliegtuig de standaard procedures bepaalt, terwijl het merendeel van de typen gemakkelijk gecompliceerdere procedures aan zou kunnen.

De huidige indeling van de handhavingspunten rondom Schiphol geeft geen enkele stimulans om tot wijziging van procedures of van de indeling van het luchtruim over te gaan. Immers die zijn alleen zo gepositioneerd om de grenswaarden vast te leggen voor het laatste deel van de aanvlieg- en startroute. Alles wat daarbuiten plaats heeft telt niet mee! Waarom zou je daar dan iets aan doen?

De evaluatie is daarom naar de mening van de cluster het juiste moment om de hele indeling van de TMA en de ligging van de daarop aansluitende luchtverkeerswegen op basis van de huidige verkeersgegevens en milieuvoorwaarden in één keer te herzien en opnieuw vast te leggen. Lucht Verkeersleiding Nederland (LVNL) zal hier geen voorstander van zijn omdat dit een grote inspanning zal vergen en veel door te voeren veranderingen met zich mee zal brengen. Ook zal internationaal overleg nodig zijn. De organisatie is toch al zwaar belast en de verkeersleiders zijn voor het bestaande systeem opgeleid. Maar om het probleem niet nog groter te laten worden is nu veranderen noodzakelijk. Dit kan niet via het elke keer doorvoeren van deelaanpassingen.

De cluster heeft onvoldoende technische kennis op dit gebied om een uitgewerkt verbetervoorstel hiervoor aan te dragen maar bekend is dat er al diverse studies zijn en worden gedaan. Zie bijv. het rapport "Stiller vliegen boven Nederland" van de Stichting Natuur en Milieu, gemaakt op basis van discussies van deskundigen van diverse disciplines inclusief LVNL en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR).

*Kort samengevat zouden naar de mening van de cluster de verbetermaatregelen in de volgende richting uitgewerkt moeten worden:*

- *Uitbreiding van de TMA naar het (zuid)westen en noorden alsmede de positie en de aansluiting van de luchtverkeerswegen op de TMA Schiphol vooral naar zee verleggen. De route b.v. over Zeeland, het industriegebied van Rijnmond, midden over Den Haag en Leiden is zeker op de nu toegepaste lage vlieghoogte volstrekt onlogisch geworden en moet meer naar het westen verlegd worden. Drie entrypoints voor de TMA kunnen voldoende zijn (twee verder op de Noordzee en één boven het IJsselmeer). Boven zee is alle ruimte voor het vroeg rangschikken en inweven van vliegtuigen aanwezig zonder geluidoverlast te veroorzaken. Ook de wachtgebieden (stacks) zoals nu op de locatie RIVER kunnen hier uitstekend gepositioneerd worden.*
- *Even als de uitvliegroutes moeten ook de aanvliegroutes boven land vast worden gelegd. Het inweven van de verkeersstromen kan door de verlegging van de TMA en entry points grotendeels boven zee gedaan worden en vervolgens kunnen de verkeersstromen via vaste routes naar de luchthaven geleid worden. Hierdoor kunnen verkeersconcentraties en manoeuvreren boven dichtbevolkte gebieden ook bij het aanvliegen vermeden worden.*
- *De lokatie van de SID's aan de westkant van het clustergebied nogmaals kritisch te toetsen op het overvliegen van dichter bebouwde gebieden en zo mogelijk aan te passen. De hartlijn van de route naar REFSO zou in de nabijheid van Noordwijkerhout iets noordelijker (boven het Oosterduinse meer) moeten komen te liggen. Het effect daarvan zal mede zijn dat de twee bouwlocaties aan de noordkant van Noordwijkerhout waarvoor dispensatie van de bouwstop in het kader van de Nota Ruimte is verleend, minder geluidbelast zullen worden.*

#### **4. Procedures aanpassen**

Aanpassing van de operationele procedures zou naar de mening van de cluster tot een aanzienlijke verbetering kunnen leiden. Ook hier geldt dat de "state of the art" voor vliegprocedures leidend moet zijn en niet wat de mogelijkheden zijn van de beperkte categorie van verouderde vliegtuigen of wat, bijvoorbeeld, het meest economisch is in brandstofgebruik dan wel wat het absolute maximum aan vliegbewegingen oplevert. Voor verbetering van deze procedures worden al studies verricht waaruit blijkt dat er het nodige mogelijk is. Dat geeft hoop, maar er moet nu wel beslist worden over invoering daarvan in combinatie met een vast tijdspad.

Destijds is bij de behandeling van de PKB voor de Polderbaan door de Raad van State al vastgesteld dat voor 2010 "vaste routes"- vergelijkbaar met SID's voor het aanvliegen - mogelijk zullen zijn door de technische aanpassing van de navigatie-apparatuur. Er worden echter nu, bijvoorbeeld in "Schipholland", uitspraken gedaan dat dat pas in 2015 het geval zal zijn. Bekend is echter dat op de luchthaven Heathrow nu al voor alle naderingen radarvectors met geleidelijke glijvlucht (continuous descent approach CDA) uitgevoerd worden. Daarbij worden dus vaste aanvliegroutes met beperkt motorvermogen gevolgd.

Hetzelfde geldt voor hoger aanvliegen op afstanden van 15 km of meer van de landingsbaan. Dat is nu al mogelijk en zou tot een aanzienlijke verbetering voor onze cluster leiden. Bekend is dat LVNL de software van vluchtgeleidings-apparatuur daarvoor moet aanpassen. Daaraan is echter (nog) niets gedaan.

De cluster stelt voor dat LVNL nog dit jaar actie neemt om zo spoedig mogelijk over te gaan op de nu al bij grote Europese luchthavens toegepaste procedures op basis van de laatste technische ontwikkelingen.

Voor de cluster Zuid-West wordt veel geluidhinder veroorzaakt door het al genoemde (veel te) laag aanvliegen op grotere afstand van de luchthaven en door het inweven van het verkeer boven deze regio. Bij Schiphol wordt vaak over zeer lange afstanden op 2000 voet horizontaal gevlogen wat meer motorvermogen verlangt. Als dan ook nog de snelheid volgens de instructies van de luchtverkeersleiding verlaagd moet worden betekent dat een grotere flapsstand selecteren of zelfs landingsgestel uitdoen wat nog meer geluidoverlast veroorzaakt. Van deskundigen heeft de cluster vernomen dat er op geen enkele luchthaven in de wereld zo intensief en volgens deze procedure wordt geweven. De cluster wil dat hier zo snel mogelijk verandering in komt. Immers door, net zoals bij andere luchthavens, om te schakelen op een volledige Continuous Descent Approach/ Instrument Landing System (CDA/ILS) procedure, kunnen vaste naderingsroutes met grotendeels glijvlucht vanaf grotere hoogte gevlogen worden. Dit zal in een groot gebied tot aanzienlijke reductie van de geluidoverlast leiden. Dit kan zonder aantasting van de capaciteit van de luchthaven, wellicht zal er alleen in de piekuren een kleine beperking zijn, maar die kan daarbuiten ruimschoots worden opgevangen.

*Op basis van het bovenstaande vraagt de cluster de Minister de volgende verbetermogelijkheden uit te laten werken:*

- Zo snel mogelijk de procedure voor hoger aanvliegen op tenminste 3000 voet invoeren. Pas op 17 km van de kop van de landingsbaan het laatste deel van de daalvlucht inzetten conform de internationaal vastgestelde procedure hiervoor ( Schiphol wijkt daarvan nu af.);*
- Zo snel mogelijk de huidige procedure van inweven op relatief korte afstand voor de landingsbaan aanpassen en overstappen naar de internationaal al toegepaste volledige CDA/ILS methode of de door LVNL genoemde Advanced CDA/R RNAV methode. Dit is te combineren met het vorige punt. Op veel luchthavens begint de ILS nadering al op 3,4, 5 of zelfs 6000 voet;*
- Als argument bij de noodzaak van de huidige inweefprocedure wordt soms gebruikt dat die niet anders kan, door de verschillen in aanvliegsnelheid van de diverse typen vliegtuigen, dan wel omdat een deel van de vliegtuigen niet is toegerust voor volledige CDA/ILS. Aangetoond zou moeten worden in hoeverre dat echt het geval is en tot beperkingen in het volgen van de standaardprocedure moet leiden. Immers, binnen een cirkel van 15 mijl van de luchthaven worden de vliegbewegingen van alle vliegtuigen in principe met 220 knopen uitgevoerd;*
- De startprocedures nogmaals op geluidbelasting te controleren bijvoorbeeld door bij het oprijden van de startbaan geen intersecties van kleinere vliegtuigen meer toe te staan (door niet aan de kop van de startbaan te starten maar verder op, wordt niet direct de maximum haalbare starthoogte bereikt met lagere geluidbelasting);*
- Opnieuw te kijken naar de beste combinatie van motorvermogen bij de start en de hoogte voor het afvlakken van de stijghoek. Bij diverse vliegvelden wordt dat pas op 6000 voet gedaan. In dit kader vraagt de cluster ook om het volgen van de route naar de SID verplicht te stellen tot een vlieghoogte van minimaal 6000 voet;*

- *Voor de procedures tijdens het te verlengen nachtregime wordt verwezen naar de voorstellen onder 2A.*

## **5. Ruimtebeslag door Schiphol**

Aan de omvang van een Mainport zijn fysieke grenzen verbonden die niet direct met capaciteit voor vliegbewegingen te maken hebben. Gedacht moet worden aan de maximale belasting van de totale infrastructuur op en rondom Schiphol die nodig is om miljoenen passagiers en miljoenen tonnen vracht aan te kunnen. Het wegennet rondom Schiphol is al overbelast. Uitbreiding van de infrastructuur en daarmee van het ruimtebeslag van Schiphol is naar de mening van de cluster dan ook niet aan de orde.

In dit kader vraagt de cluster opnieuw aandacht voor de contouren van het 20 Ke gebied en de beperkingen die de centrale overheid via de Nota Ruimte heeft opgelegd voor nieuwbouwlocaties binnen die contouren. Dit in relatie tot de taakstelling die is opgelegd met betrekking tot het aantal te bouwen woningen. In onze cluster hebben genoemde beperkingen ingrijpende gevolgen en leiden tot grote problemen bij de invulling van het woningbouwbeleid. Allereerst dringen wij daarom aan op het zo snel mogelijk zekerheid krijgen in hoeverre deze tijdelijke maatregel tot definitieve beperkingen zal leiden. Daarnaast zou naar onze mening meer inzicht gekregen moeten worden in de mate van geluidoverlast binnen die 20 Ke contouren in combinatie met mogelijkheden om die overlast door verbeteringen terug te dringen. Zo er al na invoering van alle mogelijke maatregelen om milieuoverlast te beperken nog noodzaak is om tot definitieve beperkingen over te gaan dient het betreffende gebied zo klein mogelijk te zijn. Eventuele beperking dient te gebeuren aan de hand van doelmatige criteria waarbij begrenzing niet meer gebaseerd is op 20 Ke, omdat daarin een groot deel van het vliegverkeer niet meetelt. De Lden- en Lnight- contouren zijn dan van groter belang.

In de presentatie van de Mainportvisie door Amsterdam Airport Schiphol, KLM, LVNL is de aanleg van de parallelle Kaagbaan als uitbreidingsmogelijkheid genoemd. Indien de plannen hiervoor door zouden gaan, zou dat met name in onze cluster leiden tot nog grotere geluidoverlast en door vergroting van de 35 en 20 Ke contouren tot nog grotere ruimtelijke beperkingen en meer belasting van het leefmilieu. De conclusie van de cluster is dan ook dat aanleg in plaats van de noodzakelijke verbetering tot een aanzienlijke verslechtering zou leiden en daarom geen reële optie is. In dit kader verwijst de cluster ook naar de brief met verbetervoorstellen van de provincie Zuid Holland.

Ook voor wat betreft dit aspect vraagt de cluster zo snel mogelijk zekerheid, o.a. om een efficiënt en toekomstgericht woningbeleid te kunnen voeren. De cluster is van mening dat er voldoende mogelijkheden zijn voor de luchthaven Schiphol om ook als Mainport binnen verantwoorde milieugrenzen te opereren met het huidige vijfbanenstelsel.



## **Meten, monitoren en handhaven**

Bij de overwegingen is al melding gemaakt van het feit dat een groot deel van de cluster binnen de 20 Ke contouren en in het buitengebied valt. Daarin wordt geen bescherming tegen geluidoverlast geboden wat de cluster als een ernstige tekortkoming ervaart in het tot nu toe gevoerde beleid. De Commissie deskundigen vliegtuiggeluid (CDV) doet een studie hoe dit probleem ondervangen kan worden en komt aan eind van dit jaar met voorstellen. De cluster ondersteunt dit werk en gaat ervan uit dat invlechting van de aanbevelingen van de CDV in de evaluatie tot een bevredigende oplossing zal leiden. Een uitgebreider meetnet is daarbij nodig om informatie te krijgen, te monitoren en te handhaven. Verder acht de cluster uitbreiding noodzakelijk van het aantal handhavingspunten met geëigende grenswaarden. Dit in de 20 Ke zone en verder, met name in de buurt van woonbebouwing. Deze maatregelen zullen de Sector stimuleren tot meer betrokkenheid en tot creatieve acties om de geluidoverlast ook op grotere afstand van Schiphol zo beperkt mogelijk te houden.

## **Veiligheid, volksgezondheid en luchtverontreiniging**

Voor wat betreft de aspecten externe veiligheid, volksgezondheid en luchtverontreiniging ligt het geven van concrete verbetervoorstellen op clusterniveau minder voor de hand. Dit zijn immers aspecten die de regio verre overstijgen en van toepassing zijn voor het totale gebied waarop de activiteiten van de Luchthaven Schiphol effecten hebben. Echter, gezien het grote belang hiervan voor haar burgers en hun welbevinden vraagt de cluster U om bij de evaluatie extra en zeer zorgvuldige aandacht te geven aan maatregelen om optimale bescherming te bieden. Aangesloten moet worden op het bereiken van tenminste gelijkwaardigheid met de normen en het stelsel uit de PKB.

*Ten aanzien van externe veiligheid wijst de cluster op de brief van de commissie voor de milieueffectrapportage<sup>2</sup> aan de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer over Individueel Risico en Groeps Risico en de rol van de maat Totaal Risico Gewicht in het stelsel. Die discussie moet voortgezet en afgerond worden met heldere maten en normen en doorzichtige besluitvorming. De toename in het aantal vliegbewegingen sinds 1990 moet hierin op juiste wijze verdisconteerd worden.*

*Omdat de vaste aan- en uitvliegroutes tijdens het nachtrechtime over onze regio lopen, is het voorkómen van slaapverstoring een cruciaal element. Naast de eerdergenoemde maatregelen ten aanzien van nachtvluchten vraagt de cluster om meer aandacht voor onderzoek naar de daarmee samenhangende gezondheidsschade door vlieghinder, zoals bepleit in de onlangs aan u gerichte brief van de gezamenlijke GGD's.*

*Alhoewel uit de Handhavingsrapportage 2004 blijkt dat de uitstoot van schadelijke stoffen binnen de normen van de Schipholwet is gebleven, vraagt de cluster om ruime aandacht voor dit milieuaspect. De nu bekende cijfers geven aan dat de totale luchtverontreiniging in het westen van Nederland hoog is. Het vliegverkeer draagt daar aan bij. Verder moet rekening gehouden worden met nieuwe inzichten in de relatie tussen luchtverontreiniging en volksgezondheid. De cluster vraagt daarom om ook ten aanzien van de uitstoot door het*

---

<sup>2</sup> Brief van 2 mei 2002 aan de voorzitter en leden van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer der Staten Generaal.

*vliegverkeer een zo beperkend mogelijk beleid te voeren. Het formuleren van doelstellingen en een stappenplan zijn hiervoor gewenst.*

### **Algemene argumentatie van de cluster bij het opstellen van de verbetervoorstellen**

De cluster stelt vast dat de Luchthaven Schiphol de Mainport positie nog verder wil versterken en daarbij op hetzelfde niveau als bijv. Heathrow, Frankfurt of Charles de Gaulle wil opereren. De cluster is zich bewust van het belang van Schiphol voor de nationale economie. Toch vraagt de cluster zich af in hoeverre het nog verder versterken van de Mainport realistisch en ook gewenst is voor een luchthaven in dit dicht bevolkte gebied. Er moeten in ieder geval milieugrenzen getrokken worden die helder en handhaafbaar zijn, nu en in de toekomst. Het elke keer opnieuw ter discussie stellen van de omvang van die grenzen dan wel de definitie daarvan wijzigen zodat geen echte vergelijking kan worden gemaakt, mag daarbij geen bestuurlijke optie (meer) zijn. Dat is in het belang van alle betrokken partijen en zal het maatschappelijk draagvlak voor het functioneren van de luchthaven aanmerkelijk vergroten.

Daarnaast moet het principe gelden dat alle maatregelen om milieuoverlast te beperken die mogelijk zijn ook daadwerkelijk vereist en toegepast worden. Dit beginsel is internationaal erkend met de benaming van ALARA, "as low as reasonable achievable". Het argument dat daar geen geld of menskracht voor zou zijn mag bij de nationale ambitie een Mainport te hebben en te houden niet doorslaggevend zijn. Handel, distributie en transport zijn weliswaar typisch Nederlandse activiteiten, maar ook hier geldt dat de kosten voor de baten uitgaan. Aan het aspect "welzijn van de burger" moet bij de afweging van mogelijke maatregelen meer gewicht worden gegeven.

De cluster is van mening dat de Luchtverkeersleiding (LVNL) een cruciale positie inneemt in dit proces. LVNL kijkt thans primair naar de veiligheid en de capaciteit voor het vliegverkeer en daarna pas komt het milieu aan de beurt. De cluster is van mening dat LVNL bij de afweging van de belangen meer een middenpositie zou moeten innemen dan nu het geval is. LVNL pleit zelf voor het oprichten van een kenniscentrum om kennis en krachten van de diverse deskundigen te bundelen. Gezien het te verwachten rendement daarvan dient de overheid dat te faciliteren.

Maar, de LVNL moet wel in staat worden gesteld die bredere taak goed uit te voeren. Om die reden moeten de status en financiering van LVNL herzien worden. Immers, het budget van LVNL wordt nu uitsluitend gedekt door de gebruikers die, mede uit concurrentieoverwegingen, zo laag mogelijke kosten willen. Innovatie en de ruimte voor investeringen voor "state of the art" bedrijfsvoering komen daardoor zwaar onder druk te staan.

*Aanzienlijke investeringen in menscapaciteit en een hoge technische standaard voor de bedrijfsvoering van de LVNL zijn onontkoombare maatregelen die bovendien de nodige verbeteringen kunnen opleveren. Daartegenover moet de LVNL dan ook de ambitie en de flexibiliteit stellen om die bredere taak op het hoogste niveau van Europa uit te voeren. Gezien het door de regering aan Schiphol toegekende economisch belang dient de Minister te onderzoeken op welke wijze de benodigde financiële middelen gegarandeerd kunnen worden.*

Onaanvaardbaar is dat goede verbetermaatregelen verworpen zouden worden omdat deze de capaciteitsgroei te veel zouden beperken. Het is dan ook onbegrijpelijk dat op voorhand door U gesteld is dat verbetervoorstellen vanuit de samenleving alleen overwogen kunnen worden als deze niet meer dan circa 1% van de capaciteit beperken. Het is juist de taak van de overheid om door alle verbetervoorstellen in hun onderlinge verband te brengen het optimale

rendement uit de evaluatie te halen. Daarbij past niet het op voorhand stellen van beperkingen.

De cluster hoopt met bovenstaande voorstellen een positieve bijdrage te kunnen leveren aan deze fase van de evaluatie van de Wet Luchtvaart en van het Schipholbeleid. Zij heeft deze voorstellen gedaan in de overtuiging dat met een redelijke inspanning, in combinatie met een efficiënte uitwerking, een aanzienlijke verbetering valt te bereiken. Dit zal de Luchthaven Schiphol zeker op de middellange termijn alleen maar ten goede komen en zal ook bijdragen aan het herstel van het vertrouwen van de burger in de overheid inzake het Schipholbeleid. De cluster wacht met belangstelling Uw reactie op haar voorstellen af.

Hoogachtend,

Namens de Cluster Zuid-West,

De clustervertegenwoordiger van de bewoners

De clustervertegenwoordiger van de bestuurders

Warmond

Burgemeester van Sassenheim

Cc: Bewoners Cluster Zuid-West  
Bestuurders Cluster Zuid-West  
CROS  
Gedeputeerde Staten Zuid-Holland