



Postbus 20
1530 AA Wormer
Bezoekadres:
Koetserstraat 3
Wormer
Tel: 075-6429000
Fax: 075-6429100

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 4 JULI 2005	
Afdieningstermijn 01-08-2005	
Ter behandeling aan: Opbergen	
LH - - - - Ministerie van Verkeer en Waterstaat	
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid	



Postbus 90771
2509 LT DEN HAAG

Datum : 30 juni 2005
Behandeld door : CB
Doorkiesnummer : 075-642 9011

Onderwerp : uw kenmerk DGL/04.U02532 – Verbetervoorstellen evaluatie Schipholbeleid

Geachte heer, mevrouw,

In december 2004 hebben wij van uw ministerie het definitieve plan van aanpak van de evaluatie van de Wet Luchtvaart ontvangen. Hierbij treft u onze reactie hierop met verbetervoorstellen van de gemeente Wormerland.

Wormerland vormt samen met de gemeenten Zaanstad en Oostzaan de cluster Noord Midden in de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS).

De verbetervoorstellen zijn in nauw overleg met de andere clustergemeenten, de bewonersvertegenwoordigers van de cluster en het platform vliegtuigoverlast Zaanstad tot stand gekomen.

Verbetervoorstellen van Wormerland:

Voorstel 1

Flexibel baangebruik gedurende een proefperiode met aansluitend eventuele verankering in de wet.

Verwacht effect: mogelijkheid tot het inspelen op wensen uit de omgeving.

Toelichting: met meer flexibiliteit in het baangebruik is het mogelijk een periode van aaneengesloten hinder in een bepaald gebied te onderbreken. Deze mogelijkheid zou kunnen worden onderzocht op werkbaarheid en haalbaarheid in de praktijk gedurende een proefperiode, waarbij onder voorwaarden overschrijding van een individueel handhavingpunt is toegestaan.

Voorwaarde is dat tijdens de proef en wellicht na doorvoering van het verbetervoorstel in de wet, de overschrijding in het individuele handhavingpunt niet meer dan 0,3 dBA op de gemiddelde jaarbelasting bedraagt en in de opvolgende jaren wordt gecompenseerd. Dit voorstel heeft geen gevolgen voor de capaciteit.

Met deze proef zou in principe nu al gestart kunnen worden, aangezien Schiphol op dit moment nog onder de maximale capaciteit binnen de milieugrenzen zit.

Voorstel 2

Het onder voorwaarden afwijken van de huidige routes ten gunste van de geluidhinder.

Verwacht effect: het voorkomen van vermijdbare hinder.

Toelichting: In sommige situaties kan een mogelijkheid tot afwijken van de huidige routes hinder in bepaalde gebieden verminderen. Voorgesteld wordt dit onder voorwaarden te onderzoeken gedurende

een proefperiode. Na deze periode zou CROS de voorwaarden, waaronder van de route mag worden afgeweken ten gunste van de hinder, moeten bepalen.

Voorstel 3

Het punt van het verlaten van de luchtverkeerswegen afhankelijk stellen van de mate van geluidhinder.

Verwacht effect: het voorkomen van vermijdbare hinder.

Toelichting: in de huidige wetgeving moeten vliegtuigen tot de op veiligheid gebaseerde grenswaarde van 3000 ft op de luchtverkeersweg blijven. Daarna mogen ze vrij vliegen. Op dit punt kan de mate van overlast sterk verschillen per vliegtuig. Deze situatie is ongewenst. De volgende mogelijkheden voor verbetering zijn daarbij denkbaar:

- het verhogen van de grenswaarde naar 4000 ft voor alle toestellen en locaties;
- het vaststellen van een point of free exit in alle routes;
- het vaststellen van een grenswaarde voor de hoogte per toestelcategorie;
- een combinatie van de voorgaande opties.

Voorgesteld wordt per direct een proefperiode in te stellen voor de eerste mogelijkheid van 1 maand, voor de 2^e mogelijkheid van 6 maanden en voor de 3^e mogelijkheid van 12 maanden. Bij een positief resultaat van de proef zou na drie jaar verankering in de wetgeving kunnen plaatsvinden. Verwacht wordt dat deze maatregelen een beperkte invloed hebben op de capaciteit.

Voorstel 4

Verlenging van het nachtrecht tot 07.00 uur en beperking van het aantal nachtvluchten.

Verwacht effect: significante vermindering van slaapverstoring en vergroting van het draagvlak voor de mainportontwikkeling.

Toelichting: uit onderzoek van TNO blijkt dat een reductie van 20% op de slaapverstoring mogelijk is bij verlenging van de nachtperiode tot 07.00 uur. Slaapverstoring wordt door bewoners vooral in de periode tussen 06.00 en 07.00 uur als erg hinderlijk ervaren. Verlenging van het nachtrecht is dan ook een gewenste maatregel. Bovendien sluit dit aan op het gangbare Europese beleid, waarbij de nachtperiode wordt gesteld van 23.00 tot 07.00 uur.

Het is daarnaast gewenst het aantal nachtvluchten tot een minimum te beperken en te bevorderen dat alleen stille vliegtuigen gedurende de nachtperiode op de luchthaven mogen landen.

Voorstel 5

Aanscherpen van de nachtbenadering ten gunste van de geluidhinder.

Verwacht effect: significante vermindering van de slaapverstoring.

Toelichting: door met name voor de polderbaan via de IJsselmeerroute nachtbenadering alleen toe te staan aan vliegtuigen met hoogwaardige navigatie-apparatuur kan het vliegen dicht langs woonbebouwing van Krommenie worden voorkomen, hetgeen ook ten gunste komt van Wormerland.

Voorstel 6

Aanvlieghoogte polderbaan naar 4000 ft.

Verwacht effect: het voorkomen van vermijdbare hinder.

Toelichting: de geluidbelasting op gevoelige bestemmingen is op een hoogte van 3000 ft nog aanzienlijk, vooral bij de oudere toestellen. Het verhogen naar 4000 ft zal voor een aanzienlijke vermindering van de overlast zorgen.

Voorstel 7

Het terugbrengen van de overschrijding bij afwijkend baangebruik van 3% naar 1%.

Verwacht effect: het voorkomen van vermijdbare hinder.

Toelichting: deze maatregel zou direct voor een proefperiode kunnen worden ingevoerd en binnen drie jaar in de wet worden verankerd.

Voorstel 8

Luchthaven stelt jaarlijks een verbeterplan op

Verwacht effect: beter inspelen op de actualiteit en een betere taakvervulling van CROS

Toelichting: de luchthaven zou jaarlijks haar beleid moeten monitoren om de effecten ervan in beeld te brengen. Op basis hiervan kan een verbeterplan worden opgesteld ten behoeve van CROS. Op deze wijze zal CROS beter in staat worden gesteld haar rol te vervullen.

Voorstel 9

Het ontwikkelen van betrouwbare parameters voor het in beeld brengen van de hinderbeleving.

Verwacht effect: een betere rechtsbescherming van de omwonenden en meer vertrouwen bij de burgers.

Toelichting: Zoals eerder gezegd zitten er subjectieve aspecten aan klachten. Bovendien bestaat het vermoeden dat manipulatie plaatsvindt door het bewust genereren van klachten. Daarmee is het hanteren van klachten als criterium voor het opstellen van beleid niet erg zuiver. Het is daarom dringen gewenst te zoeken naar andere, meer objectieve, parameters, die naast klachten kunnen worden gebruikt als criterium voor het opstellen en toetsen van beleid. Een voorstel voor een objectief criterium zou kunnen zijn het aantal keren dat een grenswaarde van bijvoorbeeld 70 dB(A) per dag/nachtperiode wordt overschreden per x aantal woningen. Dit zou veel beter aansluiten bij de hinderbeleving van omwonenden dan de belasting over een periode van een jaar.

Voorstel 10

Aansluiten bij het voorstel van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid met betrekking tot het aantal en de plaats van de handhavingpunten.

Verwacht effect: betere bescherming van de woongebieden, alsmede bescherming van het buitengebied.

Toelichting: zie het voorstel van de CDV.

Voorstel 11

Nieuw onderzoek naar de dosis-effect-relaties van het huidige vliegverkeer en aanpassing van de norm op basis van de resultaten hiervan.

Verwacht effect: vermindering van hinder

Toelichting: de dosis-effect-relaties dateren uit een periode dat er nog relatief weinig vliegtuigen over kwamen. Deze vliegtuigen hadden weliswaar een hoger piekniveau, maar er waren meer perioden van rust. Het is de vraag wat de dosis-effect-realties zijn bij het huidige vliegverkeer van stillere vliegtuigen, maar met een bij periodes vrijwel continue geluidsbelasting.

Bovendien speelt hierbij het aspect dat het menselijke oor boven een bepaalde waarde een toe- of afname van het geluidsniveau niet meer waarneemt. Dat zou kunnen betekenen dat een afname van het geluidsniveau met bijvoorbeeld 3 dB(A) ruimte oplevert voor zoveel meer vliegtuigen dat er in feite sprake zal zijn van een aanzienlijke toename van de hinder. Onderzoek hiernaar is daarom dringend gewenst.

Voorstel 12

Verbetering communicatie

Verwacht effect: meer draagvlak bij de omwonenden

Toelichting: de huidige wijze van presenteren van de geluidsbelasting in tabellen en grafieken is voor bewoners erg abstract.

Het verdient aanbeveling te kijken naar een aansprekende en beeldende manier van presenteren van de gegevens van de handhaving- en referentiepunten, zodat dit voor de bewoners begrijpelijker wordt.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Wormerland

de secretaris,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

M. van den Hende

de burgemeester,

A handwritten signature in black ink, featuring a large circular loop at the top, followed by a series of horizontal and diagonal strokes.

P.C. Tange