

Aan:  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
t.a.v. Projectbureau evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag.

Uithoorn 03-06-2005

## Voorstel voor verbetering uitvliegroute 19L



Vliegtuigen die zeer laag vliegen zijn hier NIET welkom

XXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
xxxx xx Uithoorn

# Inhoud

1. De ervaringen die hebben geleid tot het voorstel. ....	3
2. Een beschrijving van de elementen van het huidige beleid die voor verbetering vatbaar zijn.....	3
3. De concrete voorstellen en/of alternatieven voor het wijzigen van het beleid.....	4
4. Een onderbouwing van het voorstel.....	4
5. Een beschrijving van de consequenties van de voorgestelde wijzigingen voor de mainport en de overlast van die mainport in de omgeving. ....	5
6. Een beschrijving van het mogelijk tijdpad voor implementatie en noodzakelijke voorwaarden voor implementatie.....	5
7. Een inschatting of de voorgestelde verbetering een wijziging van wet- of regelgeving vergt, of niet en inclusief toelichting. ....	5
8. Toelichting: .....	6
<b>Bijlage 1</b> .....	<b>7</b>
Effecten bij het implementeren van het aanpassen van de uitvluchtroute 19L.....	7
<b>Bijlage 2</b> .....	<b>8</b>
Het actuele baangebruik van 20/12/2004.....	8
<b>Bijlage 3</b> .....	<b>9</b>
Tabel uit de bijlage van de ME 2003 .....	9
<b>Bijlage 4</b> .....	<b>11</b>
35 Ke zone voor en na implementatie voorstel.....	11
<b>Bijlage 5</b> .....	<b>12</b>
Voorgestelde uitvliegroute .....	12

## **1. De ervaringen die hebben geleid tot het voorstel.**

Ik heb het idee dat ik onnodig geluidsoverlast heb van vliegtuigen en dat het ieder jaar erger wordt. Ik heb een analyse gemaakt hoe deze geluidsoverlast verminderd kan worden.

Deze resultaten heb ik in dit voorstel verwerkt en ook beschikbaar gesteld aan het Platform Uithoorn dat in 2004 is opgericht en ruim 1600 sympathisanten heeft. Deze sympathisanten wonen voor 60% in Uithoorn noord (Legmeer), voor 30% in Uithoorn zuid (Meerwijk) en voor 7% in Uithoorn west (De Kwakel)

Mijn voorstel is om de uitvliegroute 19L van de Aalsmeerbaan te verbeteren waardoor de geluidsoverlast boven Uithoorn drastisch vermindert. Het heeft betrekking op eigen ervaringen opgedaan na 20 februari 2003 toen de polderbaan in gebruik is genomen.

## **2. Een beschrijving van de elementen van het huidige beleid die voor verbetering vatbaar zijn.**

Bij een toelichting op het ontwerp luchthaven verkeersbesluit heeft de minister twee punten gesteld:

1. *Het uitgangspunt voor de bepaling van de ligging van de luchtverkeerswegen is geweest dat ze zo min mogelijk boven woongebieden zijn geleden*

De uitvliegroute 19L ARNEM/ANDIK van de Aalsmeerbaan met een korte linker bocht voldoet hier niet aan. We hebben inmiddels 8 jaar ervaring met deze uitvliegroute. De actuele vliegroute, zie Fanomos plaatje in bijlage 2 toont aan dat de meeste vliegtuigen niet langs maar over Uithoorn vliegen. Blijkens de nu beschikbare informatie kan het daar ook niet aan voldoen omdat er een ontwerpfout in zit, bekend als “Knelpunt Uithoorn”. De praktijk strookt niet met de verwachtingen.

2. *De luchtverkeerswegen moeten zo hoog mogelijk liggen.*

Zo hoog mogelijk vliegen is onmogelijk als er een scherpe bocht zit in de uitvliegroute. Dit is extra hinderlijk omdat er geen startbaan is die zo dicht bij de bebouwde ligt als de Aalsmeerbaan

### **3. De concrete voorstellen en/of alternatieven voor het wijzigen van het beleid.**

De ontwerpfout, de scherpe bocht naar links direct na take off van uitvliegroute 19L ARNEM/ANDIK eruit halen. Dit kan door bij starten dezelfde route te volgen als bij het landen en dan om de Ronde Venen te vliegen zie bijlage 5. Om Uithoorn west te ontlasten stel ik voor de uitvliegroute 19L LEKKO iets te verleggen en handhavingspunt 26 niet links maar rechts te passeren, zie ook bijlage .5

Het idee om de scherpe linkerbocht na take off er uithalen is niet nieuw en is reeds voorgesteld door een MER werkgroep, zie Milieueffectrapport Schiphol 2003, onderzoeksbijlage Overige aspecten, deel 1, Hoofdstuk: Evaluatie van vertrekroutes, zie bijlage 3

Ik stel veel vertrouwen in deze werkgroep die uit de volgende organisaties bestond: OND, RLD/NLA, AAS, CGS, KLM, LVNL, HDL, RLD/DLB, NLR.

Het concrete voorstel in cursief is de letterlijke tekst van deze werkgroep.

*De huidige route tussen Amstelveen en Uithoorn opheffen en situeren tussen Aalsmeer en Uithoorn door naar het zuiden en dan om de Ronde Venen heen- linksom draaien.*

### **4. Een onderbouwing van het voorstel.**

Door de voorgestelde omlegging van de uitvliegroute verwacht ik dat het aantal woningen in Uithoorn dat in de 35 Ke zone vallen terug zal gaan van 350 naar minder dan 10, en de woningen in de 20Ke zone drastisch zullen dalen, zie bijlage 4.

Dit voorstel zal ook een zeer gunstig effect hebben op in 1000 woningen die in aanbouw zijn in de Legmeer West in Uithoorn. Die komen met dit voorstel ook buiten de 35 Ke zone te liggen.

Hier volgt de letterlijke tekst, in cursief, van de bovengenoemde werkgroep (zie bijlage 3):

*Vliegtechnisch is deze aanpassing zeker beter en qua spreiding ook beter beheersbaar. Het wegwerken van een grote bocht direct na take off is altijd een goede zaak. Het vliegpad wordt beduidend langer en loopt langer samen met vooral ook de westelijke routes. De samenloop in afstand met de ARNEM blijft ongeveer identiek met de huidige situatie*

*Totaal gezien in de “vermijdbare hinder sfeer” waarschijnlijk een verbetering met name in Uithoorn Noord. In hoeverre de wijziging acceptabel is voor het milieu kan alleen met een berekening in kaart worden gebracht”.*

## **5. Een beschrijving van de consequenties van de voorgestelde wijzigingen voor de mainport en de overlast van die mainport in de omgeving.**

Ik heb een analyse gemaakt wat de consequenties zijn van de voorgestelde wijziging. Bijlage 1 toont het resultaat. Heel belangrijk is dat de geluidhinder niet verplaats wordt naar andere gemeenten. Niet alleen Uithoorn maar ook Aalmeer, De Ronde Venen en Amstelveen gaan erop voorruit.

Hier volgt de letterlijke tekst, in cursief, van de bovengenoemde werkgroep:

*Invulling van vermijdbare hinder. Grote verbetering voor noordelijk Gooi. Verslechtering daarentegen voor Breukelen. Nominale ligging route komt dichterbij Utrecht.*

## **6. Een beschrijving van het mogelijk tijdpad voor implementatie en noodzakelijke voorwaarden voor implementatie.**

Volgens het LVNL, waar ik op 23 mei 2003 veel interessante gesprekken heb gehad over mijn voorstel, kost het implementeren zeker een jaar. Ze omarmen het idee omdat het de veiligheid verhoogt wat bij het LVNL de hoogste prioriteit heeft. Ook heb ik in 2005 diverse gesprekken gehad met Mark Kooymans, coördinator van het cluster Milieu, van de gemeente Uithoorn. Die staat ook achter dit voorstel als berekeningen aantonen dat de geluidbelastingreductie die ik claim waar is.

Bij de vorige evaluatie zijn er door gebruikmaking van oude kaarten en grote tijdsdruk verkeerde beslissingen genomen.

## **7. Een inschatting of de voorgestelde verbetering een wijziging van wet- of regelgeving vergt, of niet en inclusief toelichting.**

- De voorgestelde verbetering is een verandering van de vliegroute waardoor de wet aangepast zal moeten worden.
- Ik ervaar geen gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe beleid. De beoogde bescherming die beschreven is in de overgangsbesluiten in de Schipholwet (Stb. 374; artikelen IX t/m XIII) wordt niet gegeven. De motie Baarda wordt in mijn situatie NIET uitgevoerd.

## 8. Toelichting:

Er zijn in het verleden zeer veel beloften en toezeggingen gedaan, enige voorbeelden:

1. Sinds de ingebruikname van de polderbaan is het gebruik van de Aalsmeerbaan bijna verdubbeld. Dit is in tegenstelling met de harde toezeggingen van twee opeenvolgende regeringen dat het gebruik van de Aalsmeerbaan na ingebruikname van de polderbaan minder wordt.
2. De motie Eurlings, van Gijzel, Te Veldhuis uit 2001, waarin werd beloofd, dat de PKB schiphol 1995 gelijkwaardig zou worden omgezet in de (huidige) nieuwe Luchtvaartwet.  
Ik zou de nadruk willen leggen, op de rechtsprincipes van onze rechtsstaat. Als we de overheid niet meer kunnen vertrouwen, is dat een ernstige zaak.  
In de PKB werd o.a. beloofd, dat de Zwanenburgbaan, de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan zouden gaan worden ontzien met de komst van de Polderbaan.
3. Antwoorden op de schriftelijk vragen Nota Ruimte van de Tweede Kamer commissies VROM / LNV / VenW en EZ. (d.d. 20 juli 2004)  
**Vraag 205 Pag. 78:**  
Waarom wordt niet gekozen voor het na de start op de Aalsmeerbaan eerst in vrijwel rechte lijn in zuidzuidoostelijke richting hoogte winnen en vervolgens om Uithoorn heen naar het oosten afbuigen?  
**Antwoord**  
Het optimaliseren van het vliegroustestelsel zal onderwerp zijn van de evaluatie van het Schipholbeleid in 2006.  
Het kabinet acht het niet verstandig op de uitkomsten daarvan vooruit te lopen.
4. In de afgelopen jaren is onder meer in het kader van beroepsprocedures bij de Raad van State toegezegd dat het "knelpunt Uithoorn" een expliciet onderwerp zou vormen van de Evaluatie van wet en stelsel zoals die momenteel aan de orde is.

Een van de drie doelstellingen van de evaluatie van de Schipholwet is "Het vergroten van het draagvlak en (terug)winnen van vertrouwen in het Schipholbeleid". Voor wat betreft Uithoorn kunt u deze doelstelling bereiken door:

- Mijn voorstel in behandeling te nemen en de consequenties door te rekenen.
- De vier bovengenoemde beloften na te komen

# Bijlage 1

<i>Criteria toetsingskader:</i>	
<b>milieu/omgeving (lasten) mainport (lusten)</b>	
• (geluid-)hinder	++
• geluidbelasting	++
• slaapverstoring	0
• veiligheidsrisico's	+
• luchtverontreiniging	0
• gezondheidseffecten	+
• beleving	++
• (groei van) werkgelegenheid	+
• economische meerwaarde	0
• bereikbaarheid –	+
<i>Andere mogelijke aspecten:</i>	
Verplaatsen geluidsoverlast	++
Geur overlast	+
Beheersing van overlast en risico's	+
Vliegtechnisch	++
Vliegzone aantasting	-
Extra berekeningen nodig	-
Afhandelings capaciteit	0/-
Flexibiliteit banengebruik	0
Economisch belang Mainport	+
Ontwikkeling Schiphol	+
Uitvoering motie Baarda	+
Invloed Handhavingpunten:	
Nr 25 Uithoorn Centrum	+
Nr 26 Uithoorn West	-
Gevolgen Gemeenten	++
Gevolgen Rijksoverheid	0
Draagvlak bevolking	++
Draagvlak gemeenten	+
Schiphol als goede buur	+
<i>Ruimtelijke ordening:</i>	
Bereikbaarheid Schiphol	+
Infrastructuur	+
Woningbouw omgeving Schiphol	++
Vestigingsklimaat bedrijven	+
Files rondom Schiphol	+

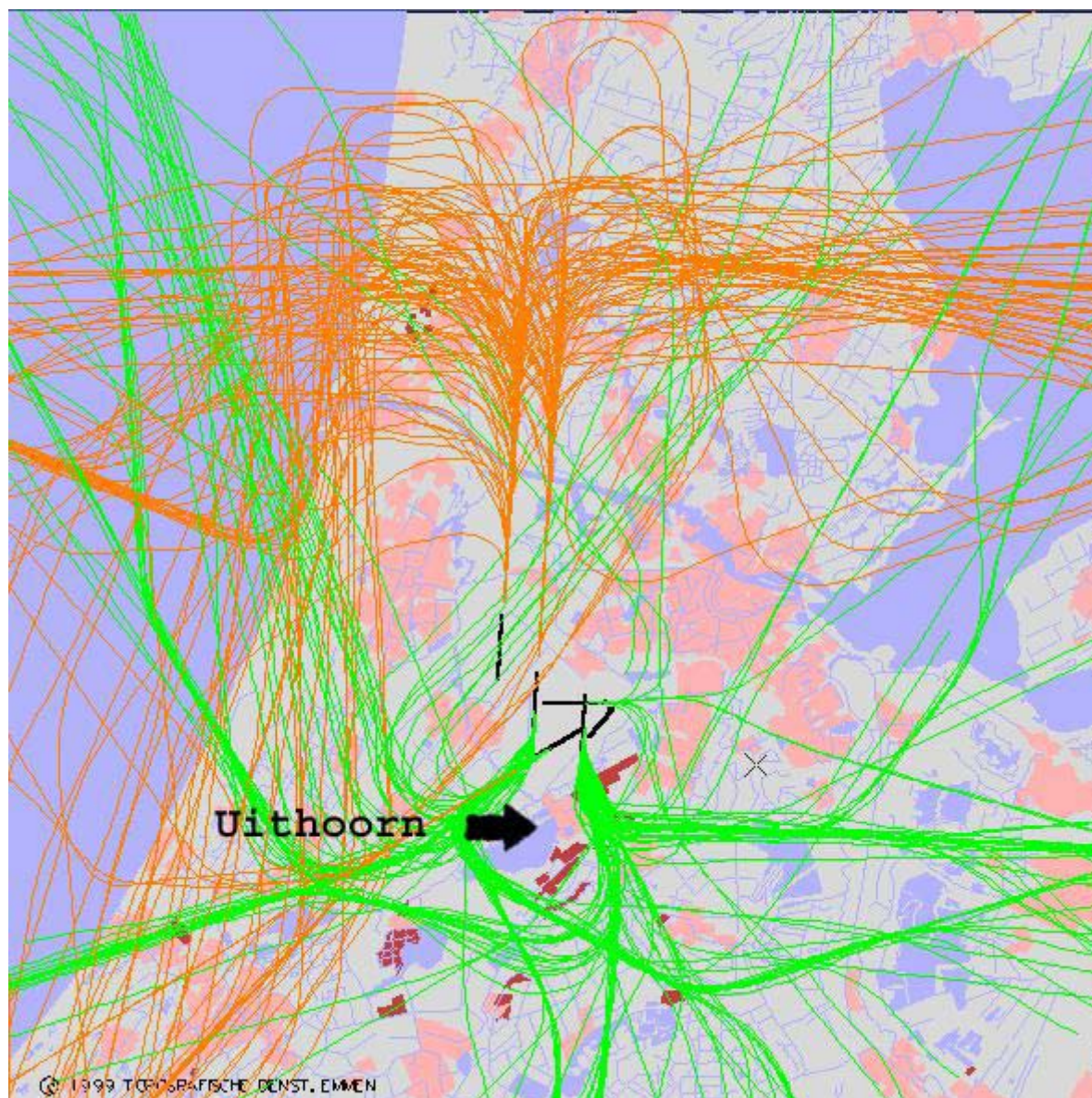
## Effecten bij het implementeren van het aanpassen van de uitvluchtroute 19L

- ++ belangrijk positief
- + positief effect
- 0 neutraal
- negatief effect
- belangrijk negatief effect

## Bijlage 2

Het actuele baangebruik van 20/12/2004

De figuur toont aan dat de actuele uitvliegroute 19L ARNEM/ANDIK de scherpe bocht naar links niet kunnen maken en daardoor over Uithoorn vliegen. Op de figuur in Uithoorn daardoor bijna onzichtbaar.





# Bijlage 3

Tabel uit de bijlage van de ME 2003

**BAAN 19L**

nr corr	SID	Voorstel wijziging / Ingebracht door	Weging M	Weging E	Weging Nav	Discussie / Opmerkingen	Consequentie (operationeel)	Invoeren
35	ANDIK 1	Draai naar inbound PAMPUS iets later inzetten / LI	+	+/-	+/-	Vraag komt in eerste instantie voort uit het verzoek daartoe vanuit de milieuhoek ondersteund door het CGS om Weesp te mijden. Operationeel acceptabel. Inbound PAM van de banen 19L, 19R en 24 komen hierdoor op één lijn te liggen (één radiaal waarde).	Klein, ietsje langer vliegp pad Aanpassing AIP/Aanwijzing	JA/nee
36	ANDIK 2	De huidige route tussen Amstelveen en Uithoorn opheffen en situeren tussen Aalsmeer en Uithoorn door naar het zuiden en dan zuid van- en om de Ronde Venen heen-linksom draaien tot interceptie inbound PAM / LI.	+	--	+/-	<p>Speciale aandacht is hier op zijn plaats gezien de politieke gevoeligheid in Uithoorn versus de geluid beleving door de bevolking. Tevens is dit een onderwerp wat ook in de Raad van State aandacht heeft.</p> <p>Vliegtechnisch is deze aanpassing zeker beter en qua spreiding ook beter beheersbaar. Het wegwerken van een grote bocht direct na T/O is altijd een goede zaak. Het vliegp pad wordt beduidend langer en loopt langer samen met vooral ook de westelijke routes. De samenloop in afstand met de ARNEM blijft ongeveer identiek met de huidige situatie.</p> <p>Totaal gezien in de vermijdbare hinder sfeer waarschijnlijk een verbetering m.n in Uithoorn Noord. De zone wordt beïnvloed / grote wijziging. In hoeverre de wijziging acceptabel is voor het milieu kan alleen met een berekening in kaart worden gebracht.</p>	<p>Zone wordt beïnvloed.</p> <p>Berekening noodzakelijk.</p> <p>Flink langere route. Invloed op afhandelingen capaciteit.</p> <p>Aanpassing AIP/Aanwijzing</p>	<p>ja/NEE</p> <p>Afhankelijk berekening en discussie</p>

37	ARNEM	ARNEM route verleggen naar het zuiden tussen Aalsmeer en Uithoorn door waarna zuid van de Ronde Venen aansluiting op de lijn SPL-ARNEM wordt verkregen via de track tussen NV-EH151 / LI	+	- -	+/-	<p>Speciale aandacht is hier op zijn plaats gezien de politieke gevoeligheid in Uithoorn versus de geluid beleving door de bevolking. Tevens is dit een onderwerp wat ook in de Raad van State aandacht heeft.</p> <p>Mogelijk door de elders voorgestelde uitbreiding van de Schiphol TMA in ZO-lijke richting.</p> <p>Vliegtechnisch is deze aanpassing zeker beter en qua spreiding ook beter beheersbaar. Het wegwerken van een grote bocht direct na T/O is altijd een goede zaak. Het vliegp pad loopt langer samen met de westgaande routes. ARNEM wordt heel vroeg afgesplitst van de ANDIK-1 (35).indien deze laatste noord van Uithoorn blijft liggen. Wordt de ANDIK-1 (35) vervangen door voorstel ANDIK-2 (36) dan afsplitspunt qua afstand ongeveer ongewijzigd.</p> <p>Invulling vermijdbare hinder. Grote verbetering voor noordelijk Gooi. Verslechtering daarentegen voor Breukelen. Nominale ligging route komt dicht bij Utrecht.</p>	<p>Zone wordt beïnvloed.</p> <p>Berekening noodzakelijk</p> <p>Langer samengaan met de andere SIDs behalve ANDIK-1 (35)</p> <p>Aanpassing AIP/Aanwijzing</p>	<p>JA/nee</p> <p>Afhankelijk van uitbreiding SPL TMA (ZO) en de discussie berekening zone</p>
----	-------	--	---	-----	-----	---	--	---

## Bijlage 4

35 Ke zone voor en na implementatie voorstel



### Huidige Situatie



### Voorgestelde Situatie

# Bijlage 5

## Voorgestelde uitvliegroute

