

**Vereniging voor Bescherming van het
Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS)**

Per aangetekende brief

Aan:
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. de Inspectie Leefomgeving en Transport
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Castricum, 11 juni 2014

Bezwaarschrift tegen:

Besluit van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 1 mei 2014, nr. IENM/BSK-2014/88904, tot tijdelijke vrijstelling van artikel 23 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening in verband met de uitvoering van de NADP2 procedure

Ingediend door:

BLRS, namens de platforms in de directe omgeving van de landings/startbanen die door deze NADP2 procedure onevenredig in hun belangen (ernstig geluidsgehinderd, gezondheid, veiligheid, woongenot, leefomgeving) worden geschaad.

Introductie

Sinds 15 april 2014 wordt er op grond van het bestreden besluit op Schiphol gebruik gemaakt van een ander "uitklimprofiel". Tot 15 april 2014 werd er gebruik gemaakt van ICAO Standard: TKOF PROC A. Nu wordt er gebruik gemaakt van ICAO NADP2. Voorheen werden de uitklimprofielen PROC A of PROC B genoemd. Nu staan deze bekend als NADP1 of NADP2. Deze profielen zijn enigszins te vergelijken, met als grote verschil dat bij NADP1 en NADP2 vanaf 800ft naar gereduceerd klimvermogen mag worden gegaan (en mag worden geaccelereerd) in plaats vanaf 1.500ft voor PROC A en vanaf 1.000ft voor PROC B. Er mag nu dus op nog lagere hoogte gereduceerd klimvermogen geselecteerd worden.

Een en ander is mogelijk geworden op basis van het besluit waartegen dit bezwaarschrift is gericht. De bezwaren tegen dit besluit hebben in hoofdzaak te maken met:

- a. toename geluidsoverlast doordat op lagere hoogte wordt geaccelereerd;
- b. afname van veiligheid door toegenomen gevaar van "bird strikes";
- c. schending van algemene beginselen van behoorlijk bestuur door kennelijk ontbreken van een "risk assessment (zorgvuldigheidsbeginsel), het ontbreken van een objectieve en evenwichtige afweging van de betrokken belangen en onvoldoende onderbouwing van de effecten in de praktijk van de plannen.

Oorzaak waarneembaar toegenomen geluidhinder

Sinds 15 april 2014 is de geluidsoverlast in o.a. Buitenveldert, Uithoorn, Aalsmeer, Lijnden, Spaarndam en Zwanenburg enorm toegenomen. Dat komt door het accelereren van opstijgende vliegtuigen op een veel lagere hoogte dan voorheen. Voorheen werd pas vanaf

Vereniging voor Bescherming van het Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS)

3.000ft geaccelereerd, nu mag dat vanaf 800ft en de KLM bijvoorbeeld doet dit volgens haar procedure vanaf 1.500ft.

Mogelijke uitklimprofielen

Elke operator is verplicht twee uitklimprofielen vast te leggen en voor te leggen aan de toezichthouder (ILT). KLM heeft gekozen in geval van NADP2 voor 1.500ft voor wat betreft het selecteren van gereduceerd klimvermogen. Het is zeer wel mogelijk en aannemelijk dat andere airlines dat nu doen (en mogelijk stiekem al deden!) op 800ft, met nóg grotere geluidhinder tot gevolg dan de door de KLM gehanteerde uitklimprocedure. De KLM procedure staat op de BezoekBAS-website, de procedures van andere airlines niet.¹

Waar geen rekening mee wordt gehouden is dat het bestreden besluit de KLM ook de mogelijkheid geeft om lager te gaan accelereren dan zij nu aangeeft te doen. Er is dus voor KLM ruimte in het bestreden besluit om meer geluid te gaan produceren dan zij met haar nieuwe procedure al doet. Er wordt nu miskend dat dit mogelijk is en evenzeer dat andere maatschappijen dan KLM meer de randen van de nieuwe procedure kunnen opzoeken dan KLM nu doet. Vooral (maar niet alleen) prijsvechters doen er namelijk alles aan om voor zichzelf de kosten zo laag mogelijk te houden en nemen de gevolgen voor omwonenden voor lief of zij proberen een verhaal bij het gewenste beleid te dichten en dat te verkopen. Dat is naar omwonenden toe op zijn minst onzorgvuldig te noemen.

Geen noodzaak voor gebruik NADP2

In NOTAM (*Notice To Airmen*) A0511/14 wordt aangegeven dat NADP2 nu is toegestaan naast gebruik van NADP1. Dat betekent dat er dus twee uitklimprofielen tegelijk in gebruik zijn op Schiphol, wat redelijk uniek is. Het is niet logisch dat dit wordt toegestaan. Het lijkt nu alsof er niet serieus is nagedacht over geluidshinder voor de omwonenden. In ieder geval kan bij twee toegestane uitklimprofielen er geen zwaarwegend belang worden aangewezen voor het gebruik van NADP2. Daardoor is sprake van willekeur. NADP1 leidt tot minder geluidhinder en behoort daarom de voorkeur te genieten, omdat de milieuwinst van NADP2 zeer gering is en met andere middelen die geen extra geluidhinder opleveren behaald kan worden (modernisering vloot / zuiniger motoren / winglets, etc.). Schiphol ligt in een dichtbevolkt gebied en daarom dient er overwegend aandacht voor beperking van geluidhinder zijn. Daarom zou eerder een voorkeur voor steile uitklimprofielen moeten bestaan.

KLM-Groep: geen onafhankelijk initiatief

KLM(-Groep) lijkt de grote initiator van de invoering van NADP2 op Schiphol. Gedreven door de kostenbesparingsprogramma's van de afgelopen jaren is dit er een waarmee per vlucht een zeer geringe hoeveelheid brandstof bespaard zou kunnen worden. Voor de Boeing 737-800 bijv. zou dat bij een startgewicht van 72.575kg gaan om in het ideale geval 67kg

¹ Website CROS:

<http://www.bezoekbas.nl/userfiles/Toelichting%20gewijzigde%20startprocedure%20KLM%2015042014.pdf>

Bericht over procedure van Lufthansa in Duitsland:

http://www.gg-gruene.de/kreisverband-aktuell/?no_cache=1&expand=458703&displayNon=1&cHash=236de31413e15a84eb16926fa81e51d3

Wat Lufthansa op Schiphol voor uitklimprocedure hanteert is niet kenbaar, maar laat zich raden.

Vereniging voor Bescherming van het Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS)

besparing per vlucht (bron Boeing Aero qrt_4.08). Gemiddeld gaat het om een besparing van naar verwachting enkele tientjes per vlucht. De vraag is echter of de geringe haalbare brandstofbesparing/emissie wel opweegt tegen de optredende geluidstoename in (o.a.) Spaarndam. Naar onze mening niet.

KLM(-Groep; AF/KLC/HV/MP), ArkeFly, Corendon spreken allen over MVO-beleid. Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) zou moeten betekenen dat geen onnodige hinder voor omwonenden wordt veroorzaakt. Dat gebeurt met het gebruik van NADP2 wel.

Toename van hinder voor (toch al ernstig gehinderde) omwonenden behoort in een zorgvuldige afweging veel zwaarder te tellen dan een zeer geringe brandstofbesparing. Er is een éézijdig gering voordeel voor de luchtvaartmaatschappijen en groot collectief en niet gecompenseerd nadeel voor de bewoners van de gemeenten in de nabijheid van de start/landingsbanen. Ons is niets bekend over het delen van de opbrengst van brandstofbesparing met de omwonenden die voor schade van de extra geluidsoverlast opdraaien.

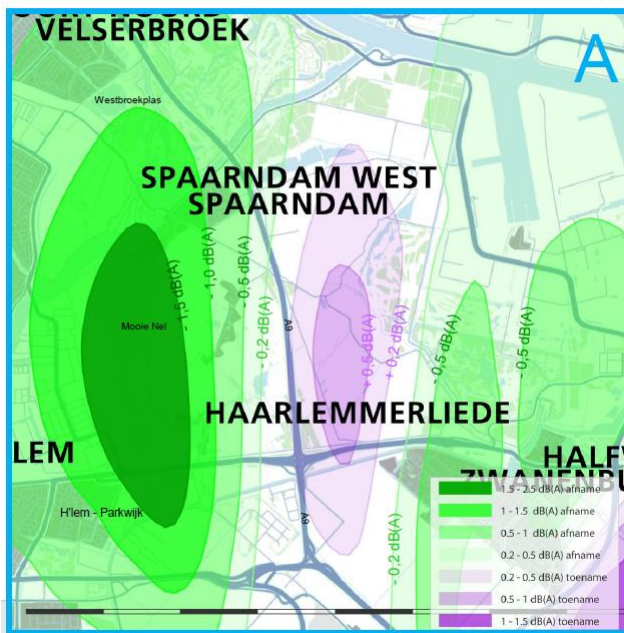
Presentatie van de nieuwe procedure

De presentatie zoals opgenomen op de website van CROS betreffende dit onderwerp komt nogal eenzijdig over. Het lijkt een studie gedaan door KLM en deze is zeer beperkt. Op de CROS website vinden we "Nadere toelichting op de nieuwe geoptimaliseerde startprocedures bij KLM". Op de website van de Dorpsraad Nieuw Vennep staat een zeer uitgebreide presentatie "Optimalisatie startprocedures bij KLM", deze presentatie lijkt de basis te zijn voor de beperkte presentatie op CROS. Bij het lezen van de presentatie lijkt het uitgangspunt "brandstofbesparing" en hoe gaan we aannemelijk maken dat het beter is voor het milieu (emissie/geluid). Het zou natuurlijk andersom moeten zijn! ²

² Zie:

<http://www.dorpsraadnieuwvennep.nl/file548.pdf?name=introductie%20nadp2%2021mar14%20alderstafel.pdf>

Detailkaart effecten geluidbelasting L_{den} Haarlem/ Spaarndam (100% NADP2, 510K)



Schiphol Powerpoint OPZET_1

	Toename EGH	Afname EGH	Per saldo
Spaarndam	0	-67	-67
Spaarndam West	0	-20	-20
Haarlemmerliede	0	-13	-13
Haarlem	0	-798	-798
Velsbroek	0	-140	-140
Santpoort Noord	0	-25	-25

	Toename	Afname	Per saldo
Spaarndam	0	-3	-3

13 3/17/2014

KLM - VvdNes, AAS - RvSchaik



Ook is KLM niet degene die zo'n studie eenzijdig zou moeten doen gezien de belangen.

Er is op het plaatje te zien dat de zgn. "noise footprint" die wordt getoond in het verlengde ligt van de Polderbaan! Dat is echter niet de uitvliegroute, die loopt westelijker en ligt dus dichterbij Spaarndam (helaas). Daarnaast bevinden vliegtuigen zich doorgaans uiterst westelijk van de ideale uitvlieg route, en dus dichtbij Spaarndam. Alleen al door de onjuist weergegeven "noise footprint" lijkt sprake van een besluit dat realiteit onvoldoende in ogenschouw neemt. Op het plaatje is overigens helemaal niet duidelijk waar Spaarndam precies ligt.

Er wordt gesteld dat de geluidshinder in Spaarndam afneemt, maar de praktijk wijst inmiddels anders uit (in die zin is het prettig dat het besluit al effectief is geworden voordat het is gepubliceerd – dan kan binnen de bezwaartermijn tenminste nog worden gereageerd naar aanleiding van gebleken toename van geluidshinder in Spaarndam die afwijkt van de gepresenteerde theorie). Door het lagere vliegen neemt de weerkaatsing van geluid tussen de huizen ook toe, waardoor geluid als het ware meerdere keren wordt ervaren. Bij een besluit als dit zou een praktijkproef en het gebruik van werkelijk onafhankelijke meetdata voor de hand liggen, zodat de belangen van de bewoners op basis van de werkelijkheid worden meegewogen in de besluitvorming.

Zo is er wel meer aan te merken op de presentatie, zoals met hoeveel wind is er gerekend? De Polderbaan wordt bijvoorbeeld gebruikt in noordelijke richting starten met een maximale wind van opzij tot 20 knopen (maximaal 30 knopen), dit houdt in dat al het geluid richting Spaarndam waait. Er wordt helemaal geen rekening gehouden met eventuele verschillen in

Vereniging voor Bescherming van het Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS)

beleving van geluid tijdens de nacht. Dit is vreemd, want voor de nacht geldt juist dat men gebruik maakt van zogenoemde CDA (*continuous descent approach*) approaches bij landingen om het geluid te beperken. Blijkbaar is beperking van geluidhinder bij dalingen wel belangrijk! Dat is niet consistent.

Er is ook een studie beschikbaar van het NLR (NLR-TP-2012-324), dit betreft een soortgelijke studie in samenwerking met ArkeFly. Hierin wordt alleen "getest" met de Boeing 737-800 en de Boeing 767-300. Beiden tweemotorige toestellen. Er zou ook getest moeten worden met 3- en 4-motorige toestellen, gezien het klimvermogen en het geproduceerde geluid. Ook bij deze studie wordt er wel gesproken over invloeden van wind etc. maar is niet duidelijk of deze zijn meegenomen en –zo ja- hoe.

Het voorgaande samenvattend: er is strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel bij de totstandkoming van dit besluit.

Vertekende informatie

In de toelichting van KLM op de gewijzigde procedures (Nadere toelichting op de nieuwe geoptimaliseerde startprocedures bij KLM) is een omgevingskaart opgenomen met daarin de toe- en afname van geluidsbelasting uitgedrukt in Decibel (dB). Daarbij wordt de schijn gewekt dat er een toe- en afname in lineaire eenheden wordt weergegeven. Dat is echter niet zo.

Decibel, afgekort tot dB, is géén eenheid, maar is een verhouding op een logaritmische schaal. Daarbij betekent 0 dB een verhouding 1, dus gelijkheid. *Elke verhoging met 10 decibel betekent een vergroting in vermogen of energie met een factor 10.* Een verhoging met 20 dB betekent dus een factor 100, een verhoging met 30 dB een factor 1000 enz. Vooral verhoudingen van vermogens worden uitgedrukt in dB. Voor het weergeven van het geluidniveau wordt in veel gevallen een zogenaamde A-weging toegepast (een frequentieafhankelijke weging). Hieruit resulteert de dB(A). Deze wegingskromme komt het meest overeen met de geluidsbeleving van een mens.

Deze kennis is bij weinig mensen aanwezig. De argeloze lezer zal bij toenames tot 1 of 1,5dB denken, dat valt dan wel mee. Een decibelletje meer, daar kunnen we niet over klagen toch? Maar, de ene decibel meer is de andere niet. Een decibel toename in een al zwaar gehinderd gebied (zoals Spaarndam) leidt dus tot veel meer extra herrie dan een decibel in een gebied waar de bestaande hinder relatief geringer is dan in Spaarndam. Het verklaart ook het verschil tussen een schijnbare beperkte toename in dB (mensen zien dit als een lineaire eenheid) en de ervaring van de toename van geluid in de praktijk. De vraag is of de staatsecretaris zich dat voldoende heeft gerealiseerd (wij vermoeden van wel). Dezelfde vraag kan gesteld worden m.b.t. de deelnemers aan de Alders-tafel (die bij de procedure worden betrokken) of willekeurige omwonenden, die zich met foutieve of beperkte kennis laten leiden door de mogelijk (bewust dan wel onbewust – laten we op het laatste houden) misleidende tekening in de informatie van KLM. Bijna alle omwonenden zullen zich dit in ieder geval niet realiseren, is onze inschatting.

Vereniging voor Bescherming van het Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS)

Het zou mogelijk al helpen als er een tekening zou zijn waarop de bestaande *werkelijke* geluidsniveaus zouden staan en dan de procentuele toename van het bij een onafhankelijke proef gemeten *werkelijke* geluid als gevolg van het nieuwe besluit. Waar het om gaat is dat beleidsmakers zich moeten realiseren op welke plekken aangepast beleid leidt tot een toename van geluidhinder tot een niveau dat redelijkerwijs niet meer toelaatbaar is. In Spaarndam werd deze grens al bereikt. Dit mede door de al toegenomen intensiteit van het vliegverkeer in Spaarndam, doordat de Polderbaan is aangewezen als preferente baan voor starts.

Uit niets blijkt dat de staatsecretaris zich rekenschap heeft gegeven van de beschreven beperkingen en mogelijk zelfs misleidende eigenschappen van het gebruik van de dB als schijnbare eenheid bij de presentatie van de gevolgen van nieuw beleid. Daarmee kan de genoemde tekening van KLM geen dragende motivering vormen van het bestreden besluit. Temeer omdat andere maatschappijen binnen NAPD2 op *lagere* niveaus dan KLM zullen accelereren. Dat is namelijk toegestaan. Wat zijn de effecten als alle luchtruimgebruikers op 800ft gaan accelereren?

Veiligheid

Het lijkt er op dat geen "risk assessment" is uitgevoerd. In de toelichting op het besluit waartegen dit bezwaar zich richt is daarover niets te lezen. Tegenwoordig wordt er bij elke verandering van procedures een risk assesement uitgevoerd. Door KLM zal dit ongetwijfeld usance zijn, maar doet de LVNL dit ook? Schiphol staat wereldwijd bekend om zijn grote gevaar op birdstrikes en iedereen is bekend met het ganzenprobleem op Schiphol. Ter herinnering het Royal Air Maroc (6 juni 2010) incident waarbij Spaarndam ternauwernood aan een ramp is ontsnapt!

Er waren kort na de start ganzen in een van de motoren gekomen. Eén van de aanbevelingen van De Onderzoeksraad aan de minister was "*7. onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor technische maatregelen die de kans op vogelaanvaringen verminderen*". De Flight Safety Foundation schrijft: "Majority of birdstrikes below 3000ft"! Door het invoeren van NADP2 gaat men juist sneller vliegen onder de 3000ft. Dit lijkt erg onverstandig, want door de toename van de kinetische energie neemt dus ook de kans op grotere schade toe! Schiphol informeert de vliegers daar NB. voor per NOTAM A0376/14 "*migrating geese crossing...pilots are advised to excercise extreme caution during landing and take-off*". Hoe gaan de vliegers dat doen dan als men NADP2 gebruikt? Dus men gaat het risico vergroten -ondanks deze aanbevelingen- om wat brandstof te besparen? Een ander bekend incident is US Airways 1544, u weet nog wel dat vliegtuig dat in de Hudson landde na vertrek vanaf New York, La Guardia. Deze birdstrike met ganzen vond plaats op 2.700ft! Ook bij Spaarndam zijn regelmatig grote zwermen ganzen waar te nemen. Met deze aspecten is bij de besluitvorming zoals het ernaar uitziet onvoldoende rekening gehouden en daarom kan het besluit niet in stand blijven.

Luchtvervuiling

Is onderzocht wat het effect is op de gezondheid van omwonenden als voortaan op veel lagere hoogte wordt geaccelereerd? Vliegtuigen vliegen lager en de uitstoot van de motoren komt derhalve op een lager niveau in de atmosfeer terecht.

Vereniging voor Bescherming van het Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS)

Informatievoorziening / Inspraak

Is er voldoende aandacht besteed aan het informeren van de bewoners en dan met name met degene die een toename mogen verwachten? Nee! Het had gepast om de betrokkenen ruim op tijd te informeren over deze radicale verandering! Ik denk dan aan een brief, verspreid huis aan huis. Waarom is dit niet gebeurd? Als men informeert bij BAS dan krijgt men onjuiste informatie over de bron van de toegenomen overlast, "komt door gebruik Zwanenburgbaan", "alleen KLM past deze procedure toe" (onjuist, gebruik van NADP2 is vrijgegeven voor alle airlines NOTAM A0511/14, er vliegen dus nu ook airlines die al op de minimale hoogte van 800ft gaan beginnen met NADP2!).

Beginselen van behoorlijk bestuur / transparantie

De manier waarop NADP2 is ingevoerd op Schiphol lijkt op schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Er zou inzage gegeven moeten worden in de notulen van de betreffende vergaderingen van CROS/Alders-tafel. Het lijkt er namelijk op dat bij de Alders-tafel positief is geadviseerd op basis van eenzijdige informatie van enkele airlines. Omdat adviezen van de Alders-tafel zwaar wegen, willen wij dat de notulen van dat gremium en door hen gebruikte informatie openbaar beschikbaar zijn of komen. Hiertoe beroep ik mij op de Wet Openbaarheid van bestuur. Overigens is de Alders-tafel nauwelijks representatief te noemen als podium voor de vertegenwoordigers van de omwonenden van Schiphol. BLRS die 18 platforms representeert is bij deze Alderstafel besluitvorming niet aanwezig. Des te meer reden om vooraf goed en onafhankelijk onderzoek te doen verrichten en om voordat een maatregel wordt ingevoerd de effecten daarvan in de praktijk te meten en pas dan permanente invoering te overwegen.

Bestaande geluidscontouren

Is er bekeken of nu nog wordt voldaan aan de vastgestelde geluidscontouren bij ingebruikname van de Polderbaan? U herinnert zich vast nog wel de problemen bij de opening van De Polderbaan/Schadeschap etc. Door de forse toename van hinder kunnen zelfs in het verleden vastgestelde geluidscontouren fout blijken (zie ook hierna). Is dat meegewogen? Het lijkt er zeer sterk op van niet. Bestuursrechtelijk is zorgvuldigheid en een juiste afweging van de betrokken belangen uiteraard essentieel, en die zorgvuldigheid is op basis van de informatie die wij bezitten naar ons oordeel onvoldoende in acht genomen.

Conclusie

Onze conclusie is dat het bestreden besluit per direct ingetrokken moet worden.

Op basis van: veiligheid (risk assessment), toename geluidsoverlast in genoemde gemeenten (verschil theorie/praktijk), proces is niet zorgvuldig geweest op de volgende gebieden: objectief en correct onderzoek / inspraak / besluitvorming / informatievoorziening.

Na het ongeluk van Turkish Airlines en het trauma na opening van de Polderbaan liggen dit soort veranderingen erg gevoelig.

**Vereniging voor Bescherming van het
Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS)**

Als voorbeeld zou naar Italië gekeken kunnen worden. Daar heeft men een algemene procedure vastgelegd voor alle Italiaanse vliegvelden. Dit lijkt erg op ICAO PROC A, verschil is dat zij het niet zo noemen maar de procedure exact hebben uitgeschreven.

In Italië mag overal pas vanaf 3.000ft boven de grond worden geaccelereerd, wat voor omwonenden dus een betere bescherming betekent. Daarnaast worden daar ook de uitvliegroutes streng gehandhaafd, wat hier ook zou moeten gebeuren.

We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijk groet,

Bestuur BLRS:

Erwin von der Meer (vz.)

Ymte van Gosliga

Bijlage: afschrift besluit waartegen het bezwaarschrift is gericht

**Vereniging voor Bescherming van het
Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS)**

18 platforms uit de regio Schiphol “groot”

1. Vereniging GEUS Aalsmeer Aalsmeer
2. Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol Amstelveen
3. Schiphol Werkgroep Amstelveen/ Buitenveldert SWAB A.veen/Adam
4. Vereniging Platform Vliegoverlast Amsterdam Amsterdam
5. Bewoners Alliantie Amsterdamse Tuinsteden Amsterdam W
6. Stichting Bewonersbelangen Isolatie Assendelft Assendelft
7. Vereniging Platform Vlieghinder Regio Castricum Castricum
8. Stichting Dorpsraad Wijk aan Zee Wijk aan Zee
9. Werkgroep Luchtruim IJmond Noord Heemskerk
10. Werkgroep Vliegtuigoverlast Heemstede Heemstede
11. Platform Vliegoverlast Zaanstad Krommenie
12. Werkgroep Goedaardig Heemskerk
13. PVOS (Platform Vliegoverlast Velsen) Velsen
14. Dorpsraad Lijnden Lijnden
15. Schiphol watchers Hoofddorp
16. Platform "Oegstgeest ziet ze vliegen" Oegstgeest
17. Studiegroep Velsen Vlieghinder Velsen
18. Vereniging Dorpsbelangen Egmond-Binnen (VDEB)