

SCHIPHOL-WERKGROEP AMSTELVEEN/BUITENVELDERT (SWAB)

een samenwerkingsverband van bewoners- en milieugroepen in Amstelveen en Buitenveldert

Secretariaat: **Kerklaan 14, 1189 WG Amstelveen, T: 0297-582336.**

.E: swab@cardanus.nl



Per Email : van jhgriese@ziggo.nl aan

justine.kerssemakers@ilent.nl

Aan:

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

t.a.v. de Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Amstelveen, 11 juni 2014 OPNIEUW INGEDIEND 6 augustus 2014 nu met door u gevraagde kopieën KvK en Statuten
N.B. Vanaf pag 9 ook met toegevoegde NIEUWE FEITEN.

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:

- 1) Stichting SWAB , (Schiphol Werkgroep Amstelveen –Buitenveldert, sinds 1990 , 5500 leden. 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. (Buitenveldert-en Aalsmeerbaan)
Voorzitter drs J.H.(Jan) Griese . Email: jhgriese@ziggo.nl
- 2) Fam. R van de Broek, Jan Tooropplantsoen 14 1182 AC, Amstelveen , Email: rvdbroek@zonnet.nl
- 3) Mevrouw drs JM de Boer de Leeuw: Wallenstein 51 1081 BC Amsterdam-Buitenveldert , Email : jmdeboer@planet.nl

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 van 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.

Wij merken op dat er per saldo een positief effect wordt verwacht maar dat er bij de meest gehinderde gebieden zoals Aalsmeer, Amstelveen, Buitenveldert en Lijnden juist nog meer geluidshinder ontstaat. Wij merken ook op dat bewonersorganisaties uit deze gebieden eerder de Alderstafel hebben verlaten.

>>> Het effect van deze procedure is meer hinder direct onder de baan en minder hinder op grotere afstand. Het negatieve effect direct onder de baan speelt voornamelijk bij de minst preferente banen zoals de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan, waar grote groepen bewoners direct onder de baan wonen. De bebouwing onder de Buitenveldertbaan, vangt direct na de start aan. De piekbelasting na de start, ligt dus van 3 t/m 12 km, (zie kaartje piekbelasting via KLM presentatie op de site van Dorpsraad Nieuw Vennep) zodat burgers daar disproportionele toename van herrie zullen ondervinden.

Overigens, Er staan ook kaartjes en cijfers bij door buro To-70. Wij merken op, dat wij To-70 en LVNL beslist niet als onafhankelijke advies organen zien, zoals Dhr Hans Alders ons steeds weer tracht voor te houden. (Wij vragen ons af, passen dit soort operaties ook niet in wat de Staatssecretaris de Tweede Kamer voorhield: Wij kunnen die 510.000 vluchten halen, maar dan zullen we wel alles " Uit de kast moeten halen". Realistischer lijkt ons, om van de 470.000 vluchten uit te gaan.)

Nu blijkt dus dat ook bij Spaarndam aantoonbaar (Polderbaan) ook het lawaai toenam. Opmerkelijk, Dit past dus slecht bij het stellig gekozen Stricte Preferente vliegen,

Wij verzoeken dan ook om per baan te onderzoeken wat het effect is op de totale geluidshinder. En om op basis van deze gegevens eventueel te besluiten om de nieuwe procedure niet voor alle banen door te voeren. Selectief doorvoeren is mogelijk aangezien de procedure niet wordt gehanteerd door alle maatschappijen en ook niet op alle vliegvelden.

Oorzaak waarneembaar toegenomen geluidhinder

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

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.

voor beperking van geluidhinder te zijn. Daarom zou eerder een voorkeur voor minder herriegevende 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 67 kg 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.) Amstelveen –Buitenveldert en Aalsmeer . 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 luchtvaart-maatschappijen 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.

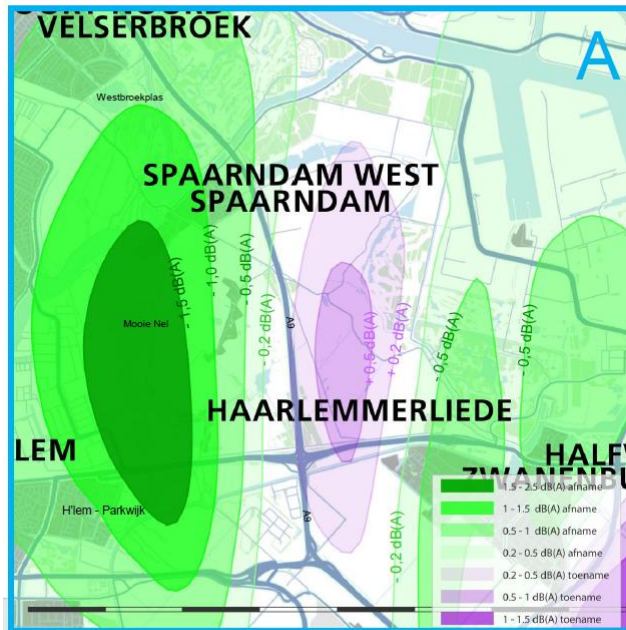
Presentatie van de nieuwe procedure

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%20nadh2%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.

W.B.Spaarndam: 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 dicht bij Spaarndam (helaas). Daarnaast bevinden vliegtuigen zich doorgaans uiterst westelijk van de ideale uitvlieg route, en dus dicht bij 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. [Zulke slordigheden ervaren we veel vaker met dit soort plaatjes. \(We vragen ons vaak af, of dat met opzet zo gebeurt\)](#)

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. [Ook van hier onder de Buitenveldertbaan ontvangen wij klachten van burgers: Naast de disproportionele overlast die er nog steeds plaats vindt, \(sinds het Heliosrapport is er nog NIETS verbeterd, \[waartoe dhr Hans Alders van de Staatssecretaris wel opdracht toe kreeg!\]\(#\)\) hoort men nu direct onder de baan nog meer herrie. Vooral recht onder de koppen van de baan. Op een mooie junidag gebeurt het, dat er 300 vliegtuigen \(starts en landingen via exact dezelfde route,\) op slechts 200 m overkomen. Is dit al](#)

disproportioneel , nu wordt het nog erger. [Zie bijgevoegde 6 fotos !](#)

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 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: Het is in 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 frequentie-afhankelijke 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 en Buitenvelder/Aalsmeerbaan) leidt dus tot veel meer extra herrie dan een decibel in een gebied waar de bestaande hinder relatief geringer is dan in Spaarndam/Buitenveldert-Amstelveen ! [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.

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 NADP2 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.

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, en eerst degelijk onderzoek dient te worden verricht.

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. Ook te Amstelveen-Buitenveldert ligt de situatie buitengewoon gevoelig! Was er eerder de Bijlmerramp, nu razen op een nb mooie dag, vliegtuigen op ca 200 m

hoogte over de bebouwing. Zie de bijgevoegde fotos ! Dit terwijl de Buitenveldertbaan altijd "De stormbaan genoemd werd.

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,

Namens Bestuur Stichting SWAB (Schiphol Werkgroep Amstelveen Buitenveldert)
5500 leden,

en Mevr Drs JM de Leeuw, A.dam Buitenveldert, en Dhr R. van de Broek, Amstelveen.

En drs J.H. (Jan) Griese Voorzitter.

En Secretaris BLRS (vereniging tot Behoud Leefmilieu Regio Schiphol) 18 Platforms Groot regio Schiphol.

Kerklaan 14 1189WG Amstelveen

Tel : 0297-582336

Bijlage: afschrift besluit waartegen het bezwaarschrift is gericht

Toevoegingen d.d. 3 Aug 2014 JH Griese Vz.

[Report ACRP 86 +ICAO report+ Onderzoek NLR + Civil Aviation Authority 2014 \(UK\):](#)

De argumentatie voor de invoering van NADP2 getoetst

3-8-2014 Stichting SWAB drs J.H. Griese 2014 Voorzitter.

-1. Argumentatie KLM en Schiphol

De nieuwe startprocedure NADP2 is besproken aan de Alders-tafel in de vergadering van 21 maart 2014. Dit op basis van een presentatie van Schiphol en KLM. Hierin worden op sheet 20 de volgende generieke conclusies opgenomen:

Naast afname geluid ver weg van Schiphol ook afname dichtbij Schiphol.

- Grootste afname geluid aan de flanken van het vliegp pad.
- Totale afname EGH en woningen is hoger dan de toename
- In het begin van de start, direct onder het vliegp pad, is er een toename van het geluid (ongeveer 1 t/m 7 km na het eind van de startbaan)

Op deze generieke conclusies is veel af te dingen. Mijn belangrijkste conclusies, na raadpleging van hierna te bespreken relevant onderzoek:

- De proef met ArkeFly (waar de KLM en Schiphol naar verwijzen) is veel te beperkt om conclusies aan te verbinden voor de gehele omgeving van Schiphol; internationaal onderzoek wijst in een andere richting
- NADP2 leidt tot meer geluidshinder dan in de KLM/Schiphol-presentatie aangegeven
- De huidige geconstateerde geluidshinder bij Spaarndam geeft aan dat de geluidshinder door NADP2 is toegenomen, terwijl de KLM/Schiphol-presentatie een afname voorspelde
- Door toename schadelijke uitstoot neemt de luchtkwaliteit af

2. ACRP Report 86

Als eerste kan gewezen worden op het onderzoek van The Airport Cooperative Research Program (ACRP) met de titel "Environmental Optimization of Aircraft Departures: Fuel Burn, Emissions, and Noise" (ACRP Report 86 - ISBN 9780309259033). Dit rapport is in 2013 gepubliceerd door de Amerikaanse Transportation Research Board. Zie:

http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_rpt_086.pdf

Dit rapport bevat wetenschappelijk onderbouwde informatie over onder ander de startprocedures NADP1 en NADP2. Daaruit, op pagina 5 over NADP1:

"Close-in (ICAO-A/Noise1) NADP. *The close-in procedure works by delaying the normal retraction of the aircraft's flaps until the aircraft reaches a clean-up altitude. By maintaining the deployment of the flaps, the aircraft increases its climb gradient so that it reaches a given altitude at an earlier distance from the airport. This increases the distance from the aircraft to the receptors on the ground, decreasing the noise received on the ground.*"

Verder in table 2-2, over NADP1:

- **Redistributes** noise away from areas near the airport (from brake release to 5-10 miles away **depending on aircraft type**)
- Tradeoff of **larger noise reduction than corresponding noise increase** farther from airport
- *When compared to NADP2, lower NOx*

Deze conclusies van de ACRP [komen niet overeen](#) met die uit de presentatie van de KLM, waarin wordt gesteld dat zowel ver weg van Schiphol als dichtbij er een afname zou zijn. De ACRP geeft duidelijk aan dat het oude NADP1 ten opzichte van NADP2 tot een grotere geluidsreductie leidt dichtbij het vliegveld dan de toename van geluid ver weg. Dat is een belangrijke constatering.

Deze kan alleen worden weggeredeneerd door grote relatieve toenames van geluid dicht bij het vliegveld (zoals in Spaarndam en bij de Buitenveldertbaan) gelijk te wegen met relatieve geringere afname ver weg van het vliegveld.

Ook schrijft de ACRP dat het omslagpunt van de geluidsreductie van NADP1 ten opzichte van NADP2 op 5 tot 10 mijl (8 tot 16 kilometer) van het vliegveld ligt. Dus niet 7 km zoals de KLM stelt in haar presentatie aan de Alders-tafel. Op sheet 23 van de KLM is ook te zien dat die 7 kilometer een fout is. Er is mogelijk 17 kilometer bedoeld, want dat zou consistent zijn met de getoonde tekening op die sheet. Ook zou 17 kilometer consistent zijn met het citaat hierboven (5-10 miles away) en dichter in de buurt komen bij de 5,5 tot 22 "nautical miles" (NM) die in het hierna te bespreken ICAO-rapport wordt genoemd.

3. ICAO Report

Zoals blijkt uit de literatuurlijst van het rapport onder punt 2 heeft de ACRP mede gekeken naar het ICOA-rapport "**ICAO CIRCULAR ON NADP NOISE AND EMISSIONS EFFECTS**" (CAEP/7-WP/25). Zie: http://tc.gc.ca/media/documents/ca-opssvs/caep7_wp25.pdf

In dit zeer uitgebreide rapport worden geluid en emissies van NADP1 en NADP2 voor acht vliegtuigtypen vergeleken (en varianten van NADP1 en NADP2). Zie de generieke conclusies op A-20:

6. CONCLUSIONS

6.1 Noise and emissions effects of noise abatement departure procedures designed according to PANS-OPS guidance have been analyzed for eight commercial jet aircraft. The following conclusions are valid for these eight aircraft.

*6.2 The procedures evaluated included two NADP1 and two NADP2 variants. The analysis **confirmed** that NADP1 procedures minimize noise in a zone relatively close to the brake release point, whereas NADP2 minimizes noise in the zone further away from brake release.*

6.3 Close-in noise differences between NADP1 and NADP2 are generally bigger than distant noise differences.

*6.4 The point where the noise difference changes sign is called the **crossover point** and was shown to occur between **5.5 to 11NM distance** from brake release for regional and wide-body aircraft.*

6.5 The cutback height has a significant influence on noise, for both NADP1 and NADP2 procedures. It determines both the location of noise reduction areas and amount of noise reduction in those areas.

6.6 The magnitudes of the noise differences for the procedures using full thrust are larger than those with reduced thrust. However, the use of full thrust and maximum takeoff weight will not be encountered frequently in operation.

6.7 NADP2 tends to produce less CO₂ and more NO_x compared to NADP1.

*6.8 In terms of **accumulated NO_x up to 3000ft above ground level**, NADP2 appears to produce between **5 to 20% more NO_x than NADP1** for wide-body aircraft. For regional and business aircraft differences were smaller.*

6.9 In terms of accumulated CO₂ up to adjusted top of climb, NADP2 variants appear to produce 0.6 to 2.7% less CO₂ than NADP1.

6.10 The results presented indicate that of the procedures included in this study no single departure procedure minimizes overall noise and emissions simultaneously. Depending on local airport requirements tradeoffs must be made between close-in versus distant noise, NO_x versus CO₂ emissions and finally noise versus gaseous emissions.

Hieruit blijkt dat het omslagpunt waarop NADP2 minder geluid oplevert verder weg van het vliegveld ligt op 5,5 tot 11 nautische mijlen vanaf "brake release", dat is 10 tot 20 kilometer (en geen 7 zoals in de presentatie wordt gesteld).

Dit zelfde geldt in nog sterkere mate voor Amstelveen en A.dam Buitenveldert. De Buitenveldertbaan, waar de bebouwing na de start eerder aanvangt, dan te Spaarndam. De Bebouwing bij de Buitenveldertbaan ligt op ca 2,5 NM . Dus grote delen van Amstelveen en A.dam Buitenveldert ontvangen sinds april 2014 nog meer herrie . De Jaarbelasting van ca 60 LDen was voor april 2014 al de hoogste in de hele schipholregio. Vele klachten bereiken ons uit onze achterban, over deze toename door deze startprocedure, terwijl ook de klachten "de pan uit rijzen " waar het het niet naleven door LVNL van de strict preferente vliegprocedures betreft . Deze klachten zullen wij elders laten weten!

Spaarndam ligt op 6NM vanaf het breakrelease punt op de Polderbaan voor widebodies.

4. Door sneller vliegen korter geluidsevent

In de presentatie van de KLM en Schiphol wordt gesteld dat de nieuwe startprocedure gunstig is voor het geluid door een hogere grondsnelheid. Het “geluidsevent” zou dan korter duren. Een dubieus standpunt, omdat dit gebaseerd is op een enkele start. **Zo wordt er geen rekening mee gehouden dat juist omdat de baancapaciteit toeneemt vliegtuigen sneller na elkaar kunnen starten en ze elkaar dus sneller gaan opvolgen. Daar wordt de hinder niet minder van, maar meer....**

Ook wordt gesteld dat het lagere vliegen bij NADP2 tot minder geluid leidt. De ervaring leert juist dat niets minder waar is. In Spaarndam **en Amstelveen Buitenveldert** is de hinder van laag passerende startende vliegtuigen duidelijk merkbaar toegenomen. Spaarndam ligt direct aan de flank van het vliegpad van de Polderbaan voor starts (de vliegtuigen passeren maar net oostelijk van de A9 of ter hoogte van de A9), en de toename van geluid is duidelijk hoorbaar. De KLM en Schiphol stellen daarentegen dat de grootste afname van het geluid aan de flanken van het vliegpad zouden bestaan bij gebruik van NADP2. Als daarmee Spaarndam wordt bedoeld, wijst de praktijk uit dat die stelling niet klopt. Juist van NADP1 wordt gesteld dat dit leidt tot minder geluid onder en grenzend aan het vliegpad. Kennelijk bedoelen de KLM en Schiphol met “de flanken” de plaatsen die 2,5 kilometer of meer van het vliegpad liggen (zie ook hierna).¹

5. Enorme toename aantal passages op lage hoogte Wij zullen u ook spoedig MEETGEGEVENS sturen BETREFFENDE DE TOENAME aantal passages oplage hoogte Buitenveldertbaan.

De NOMOS-gegevens van meetpost 19 Kuiperstraat Spaarndam geven aan dat er sinds 15 april 2014 een grote verandering van vlieghoogtes heeft plaatsgevonden, inderdaad conform de nieuwe startprocedure. Zie de tabel.

Meetpost NOMOS 19 Kuiperstraat Spaarndam

Hoogte in

voet

Aantal events

gebruikersjaar

2013

Aantal

events

15/4/14 tot

en met 8/7/14

Cumulatief

gebruikersjaar

2014

Toename

Afname

2.000-3.000 6.550 5.765 25.050 **382%**

3.000-4.000 23.367 5.662 24.602 **105%**

4.000-5.000 10.843 952 3.702 66%

5.000-6.000 1.188 96 635 53%

De geluidsgegevens geven daardoor ook een stijging te zien van de geluidsbelasting. In de periode 15 april tot 8 juli 2014 door de Dorpsraad Spaarndam, werkgroep Stop Overlast Schiphol ter beschikking gestelde meetgegevens van twee gemeenten rondom Schiphol Lden waarden van 54.0 dB Lden en 53,5 dB Lden aan. Een vergelijkende

¹ Zie bijvoorbeeld ook: <http://www.boeing.com/commercial/noise/cluj.html>

*“Noise Abatement Departure Procedures 1 (NADP1) is in effect for all take-offs from Runway 26 for the purpose to avoid excessive noise over sensitive (populated) areas **under or***

adjacent to the take-off flight path."

4

periode in 2013 geeft respectievelijk 53,4 dB Lden₂ en 52,2 dB Lden. In dit kader mag niet onvermeld blijven dat bij een geluidsbelasting van hoger dan 48 dB Lden ten gevolge van vliegtuiglawaai door een significant percentage van de bevolking hinder wordt ondervonden (volgens onderzoek van de Gezondheidsraad 1999, RIVM en Wet Geluidshinder). De Bewoners onder de Buitenveldertbaan ervaren al een geluidbelasting van ca 60 Lden dBA. Onze Stichting ervaart dit nu al als misdadig. Zie de bijgaande fotos , u al eerder toegezonden.

6. Onderzoek NLR

Uit een onderzoek van NLR met de titel "Noise measurement analysis during a noise abatement departure procedure trial", ref. NLR-TP-2012-324 (zie: <http://reports.nlr.nl:8080/xmlui/bitstream/handle/10921/486/TP-2012-324.pdf?sequence>) met twee testtoestellen (Boeing 737-800 en 767-300), blijkt dat er in Spaarndam met NADP2 met deze toestellen geen merkbaar verschil zou zijn (wat in strijd is met de ervaringen in Spaarndam zelf na de invoering van NADP2 – zie onder punt 5). Dat is in strijd met wat door de KLM en Schiphol wordt gepresenteerd (Spaarndam zou volgens de KLM/Schiphol zelfs minder hinder krijgen).

Dit NLR-onderzoek is overigens niet volledig omdat het effect van grotere en zwaardere toestellen met meer dan twee motoren zoals de 747 en de MD-11 niet is meegenomen. De onderzoekers waren kennelijk verrast door de resultaten. *"Surprisingly, most measurement stations show that the maximum noise level LA decreases or there is no significant impact observed."* De onderzoekers van NLR schrijven verder:

"As far as the peak noise levels are concerned, an increase was expected for noise monitoring locations close to the airport. This increase however was seen in the measured data for only one of the locations. Further investigation on this finding is recommended."

De verrassing heeft kennelijk te maken met het geven dat andere onderzoeken (aangehaald hiervoor en hierna) tot hele andere resultaten leiden. Voor zover bekend heeft verder onderzoek niet plaatsgevonden, maar lijkt dit beperkte onderzoek toch als basis te zijn genomen voor de presentatie door KLM/Schiphol. De gevonden resultaten zouden kunnen worden verklaard door de beperkte test met relatief stille vliegtuigen en omdat alleen de NOMOS-meetpunten zijn gebruikt. In het NLR-onderzoek wordt de invloed van emissies op de lokale luchtkwaliteit in het geheel niet meegenomen.

7. Civil Aviation Authority

Uit "Managing Aviation Noise", Civil Aviation Authority 2014 (UK):

*"One procedure does not necessarily have a better noise impact than another. Instead, changing from one to another procedure may **redistribute** noise from one location to another, resulting **both noise decreases and noise increases.**"*

Een wijziging van NADP1 naar NADP2 geeft derhalve een andere verdeling van geluid. Te zien is dat NADP2 direct onder en grenzend aan het vliegveld (Spaarndam) meer geluidsoverlast geeft. Zie (p. 33 en 34):

<http://www.caa.co.uk/docs/33/CAP%201165%20Managing%20Aviation%20Noise%202.pdf>

Het gaat in de tekeningen niet om "gewone" dB verschillen in de weergegeven tabellen, maar om *tijdgewogen* geluidsniveaus (dB SEL - Sound Exposure Level (SEL) is a measure of the total "noisiness" of an event, that takes duration into account; an event with a higher Lmax can have a lower SEL than a longer event, zie:

http://www.lawa.org/uploadedFiles/lax/noise/presentation/noiseRT_090311_Noise%20101%20Presentation.pdf).

2

Lden (Engels: Level day-evening-night) is een maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken. Met ingang van 2004 werd het gebruik van Lden in alle Europese landen verplicht.

Een hoger piekniveau met een kortere duur kan zo leiden tot een lagere dB SEL waarde. Waar mensen het meeste last van hebben zijn de piekwaarden en de frequentie waarmee die elkaar opvolgen. Met NADP2 neemt die frequentie toe omdat sneller achter elkaar wordt gestart. Daar zou rekening mee gehouden behoren te worden, maar het lijkt er sterk op dat dit niet is gebeurd bij de besluitvorming om NADP2 toe te laten.

8. Keuze voor procedures vergt afweging kosten, uitstoot en geluidsoverlast

Uit de verschillende rapporten blijkt dat de keuze voor de ene of de andere procedure nooit voordelen op alle vlakken tegelijk oplevert (zie conclusie 6.10 onder punt 3). Over de invloed van keuzes voor NADP1 of NADP2 op schadelijke uitstoot (NO_x – doorgaans gebruikt als indicator voor lokale luchtkwaliteit), geluid en kosten (DOC - direct operating costs) is in 2009 een paper gepresenteerd op de Aviation Technology, Integration, and Operations Conference (ATIO), georganiseerd door American Institute of Aeronautics and Astronautics. Dit is hier te vinden: <http://enu.kz/repository/2009/AIAA-2009-6931.pdf>

Hieruit blijkt dat als de belangen van bewoners rond de luchthaven het zwaarst worden gewogen (leefmilieu), hierbij wordt dan zowel schadelijke emissies zoveel mogelijk beperkt als geluid zoveel mogelijk beperkt, NADP1 de voorkeur heeft.

Pagina 5:

*“Figure 3-b shows that noise can also be optimized following low-NO_x flight paths, characterized by an NADP1 pattern. In these optimal solutions, figure 5 illustrates that thrust is cut back as soon as possible to reduce both criteria and the acceleration segment occurs at higher altitudes to maximize the rate of climb in the critical area. Therefore the aircraft reaches higher altitudes sooner and climbs with a quiet engine rate, **which involves a significant improvement in both the noise and NO_x emission levels.**”*

Met andere woorden, alleen als kosten (DOC) voorrang wordt gegeven op het minimaliseren van geluidsoverlast en emissies heeft NADP2 de voorkeur.

9. NADP2 aantrekkelijk voor KLM en Schiphol

Waarom is NADP2 aantrekkelijk? Voor de KLM omdat het tot (relatief erg kleine) brandstofbesparingen leidt. **Voor Schiphol is een voordeel dat NADP2 ten opzichte van NADP1 de capaciteit van het banenstelsel vergroot.** Het ACRP-rapport stelt met betrekking tot NADP2: *“Increase in runway and airspace capacity due to increased acceleration during initial climb”*.

De grote toename van geluidsoverlast in gebieden dichtbij het vliegveld –die al zwaar gehinderd werden– zou naar onze stellige overtuiging veel zwaarder behoren te wegen dan de gepresenteerde voordelen voor de KLM. Ook het duidelijke nadeel met betrekking tot schadelijke emissies op lagere hoogtes spreekt duidelijk in het nadeel van NADP2. Daarmee is het genomen besluit om NADP2 toe te laten onevenwichtig.

Teruggaan naar NADP1 is de juiste logische gang van zaken. Hierbij is van groot belang dat

LVNL en ILT de toepassing van NADP1 goed monitoren en handhaven. Uit de notulen van de Alders-tafel van 21 maart 2014 blijkt dat enkele maatschappijen (wat wij al vermoedden) al stiekem NADP2 toepasten. **Er werd niet op gehandhaafd.** Dat mag geen argument zijn in de onderhavige discussie. We mogen toch aannemen dat het eerder (kennelijk onbestraft) overtreeden van de toen geldende regels (alleen NADP1 toegestaan) door toch NADP2 te gebruiken niet als argument wordt gebruikt tegen de slachtoffers van het nieuwe beleid?

Dat zou al te cynisch zijn.

Amstelveen 3 Augustus 2014 drs J.H.Griese Voorzitter Stichting SWAB (Schiphol Werkgroep Amstelveen Buitenveldert sinds 1990)

