

# Oplegvel Informatienota

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. P.M. Onel
Telefoon 5113516 E-mail: pmonel@haarlem.nl
STZ/MIL Reg.nr. 2011/63948
Te kopiëren: A, B
B & W-vergadering van 29 maart 2011

## Onderwerp

Aldersadvies en bestuurlijke uitgangspunten over Schiphol 2011-2014

## DOEL: Informeren

Recent hebben zich diverse ontwikkelingen voorgedaan rond Schiphol, die ook voor het grondgebied van Haarlem van belang zijn. In de bijgaande notitie worden deze beschreven en wordt aangegeven welke bestuurlijke uitgangspunten hieruit zijn af te leiden voor toekomstige acties vanuit het college. Deze nota dient tevens ter afdoening van een vraag van de heer Catsman (CDA) in de commissie Beheer van 26-8-2010. (BBP nummer 281).

Met name over het veiligheidsaspect is contact met het vroegere ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen. De gevoerde correspondentie, waarin opgenomen de wederzijdse uitspraken hierover, is terug te vinden in de bijlage.

---

## B&W

1. Het college neemt kennis van de notitie Aldersadvies en bestuurlijke uitgangspunten over Schiphol 2011-2014.
2. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit
3. Het college informeert de commissie Beheer over dit onderwerp

# *Informatienota*

**Onderwerp:** Aldersadvies en bestuurlijke uitgangspunten over Schiphol 2011-2014  
**Reg. Nummer:** STZ/MIL/2011/63948

## **1. Inleiding**

Rond Schiphol hebben zich recent diverse ontwikkelingen voorgedaan. Het betreft het verschijnen van het Aldersadvies op 19 augustus 2010, de recente problematiek rond laag overvliegende vliegtuigen –o.a. Air Maroc -, het in juni 2010 verschenen onderzoek van de GGD naar gezondheidseffecten als gevolg van het vliegverkeer en als laatste een discussie rond de Spykerboorroute. Deze ontwikkelingen zijn in bijgaande notitie samengevat.

## **2. Kernboodschap**

Het college wenst de raad adequaat te informeren over alle relevante ontwikkelingen rond Schiphol. Recent ging het daarbij om het Aldersadvies, de veiligheid in relatie tot het vliegverkeer, de gezondheidsaspecten samenhangend met Schiphol, de eventuele wijziging in de Spykerboor-uitvliegrouete en de daarbij in de toekomst te hanteren bestuurlijke uitgangspunten.

Het college zal de ontwikkelingen rond Schiphol nauwgezet volgen en hiervan periodiek aan de raad verslag doen.

Voor wat betreft de inhoud van de genoemde punten wordt kortweg naar de bijgaande notitie verwezen, waarin e.e.a. uitgebreid staat verwoord.

## **3. Consequenties**

Als gevolg van vaststaand rijksbeleid mag de luchthaven de komende periode doorgroeien naar 510.000 vluchten per jaar. Hierdoor zal de tegenstelling tussen economie en milieu verder voor het voetlicht worden gebracht. Hierover het volgende:

### *Eerdere besluitvorming*

In de op 2 januari 2008 vastgestelde regionale agenda van Haarlem ( SO/SG 228272) heeft het College zich op het standpunt gesteld “dat Schiphol kan groeien binnen de milieu- en veiligheidsnormen van de vigerende Schipholwet. Schiphol geeft aanleiding tot veel maatschappelijk debat, waarbij economie en milieu met elkaar conflicteren. Voor Haarlem zijn naast milieu en veiligheid (*veiligheidsregio*) ook de economische aspecten van belang. Een aanzienlijk deel van de Haarlemse bevolking is werkzaam rond Schiphol of bij gerelateerde bedrijven. Ook zijn burgers voor goederen en privé- of zakelijke reizen aangewezen op de luchthaven. Haarlem kan beter profiteren van haar strategische ligging ten opzichte van de luchthaven. Haarlem heeft samen met de regio gekozen voor een metropolitane strategie, gericht op internationaal georiënteerde, contactintensieve economische activiteiten. Schiphol is daarvoor van essentieel belang. Wel kan worden ingezet op het mogelijk terugdringen van vliegverkeer ten gunste van andere vormen van transport (substitutie). Schiphol kan het instrument van selectiviteit inzetten en die luchtvaartactiviteiten die niet noodzakelijk aan de *hubfunctie* zijn gerelateerd uitplaatsen richting Lelystad en Eindhoven”.

### *Economie versus milieu*

De aanwezigheid van de luchthaven Schiphol op korte afstand ten oosten van Haarlem biedt zoals gesteld economische kansen: op Schiphol werkten in 2009 bijna 4.400 Haarlemmers. Grosso modo kan worden gesteld dat elke 1 miljoen passagiers meer zo’n 1000 arbeidsplaatsen oplevert. Daarnaast is de ligging van

Schiphol voor Haarlem van belang voor het stijgend aantal bezoekers van de afgelopen jaren. Dit zorgt weer voor meer draagvlak voor de voorzieningen. Aan de andere kant is er de mogelijke milieuhinder. Op basis van landelijk beleid wordt deze zoveel mogelijk teruggedrongen.

#### **4. Vervolg**

- a) Het Aldersadvies heeft betrekking op een 2 jaar durend experiment met een nieuw normen- en handhavingssysteem voor Schiphol in samenhang met een set aan maatregelen om de geluidhinder in de omgeving te verminderen.. Het experiment is op 1 november 2010 formeel van start gegaan. De betrokken wethouder zal periodiek van het experiment en zijn inzet daarin verslag doen aan de raad.
- b) Inzake de veiligheidsaspecten zal de wethouder het proces van de invoering van vaste naderingsroutes in de BRS en het eventueel wijzigen van bestaande routes nauwgezet volgen en ook hiervan aan de raad verslag doen.
- c) Het college heeft kennis genomen van de aanbevelingen van de GGD inzake de gezondheidseffecten en zal deze zo nodig betrekken bij toekomstige standpuntbepaling.

#### **5. Bijlagen**

Notitie Aldersadvies en bestuurlijke uitgangspunten over Schiphol 2011-2014.

## Notitie Aldersadvies en bestuurlijke uitgangspunten over Schiphol in 2011-2014

### 1. Inleiding

Recente ontwikkelingen zoals het Aldersadvies van 19 augustus j.l. maar ook incidenten zoals met name de voorzorgslanding van Royal Air Maroc, andere laag overvliegende vliegtuigen en groeiende ongerustheid bij Haarlemse burgers hierover hebben voor het college aanleiding gevormd hierover nadere informatie te verzamelen en op basis hiervan beleidsuitgangspunten voor de nu lopende collegeperiode vast te stellen.

### 2. Het Alders-advies van 18 augustus 2010

#### 2.1. Algemeen

Op 18 augustus 2010 is er een bijeenkomst van de zogenaamde Alderstafel geweest waar een akkoord is bereikt over het starten van een experiment voor een nieuw normen- en handhavingssysteem voor Schiphol. Dit akkoord is op 19 augustus aangeboden aan minister Eurlings.

Namens de regio heeft de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS) aan tafel gezeten met vertegenwoordigers van de provincies Noord- en Zuid-Holland en de gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer, Amstelveen en Castricum.

Het nu bereikte akkoord is een uitwerking van de Aldersafspraken van 2008. De Tweede Kamer heeft in februari 2009 ingestemd met dat akkoord. Daarin is o.a. afgesproken dat de groei op Schiphol tot 510.000 vliegbewegingen per jaar tot 2020, moet plaatsvinden binnen de aan Schiphol toegekende milieuruimte, i.c. de geldende zogenoemde gelijkwaardigheidscriteria. Deze criteria omvatten o.a. het aantal geluidbelaste woningen en het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden.

#### 2.2. De inhoud

Het advies van Alders betreft de volgende onderdelen:

- Een experiment voor een nieuw normen- en handhavingssysteem

Het doel van een nieuw systeem is de vliegtuigafhandeling op de mainport Schiphol uitvoerbaar houden ten behoeve van het accommoderen van de netwerkqualiteit en een goede bescherming bieden aan de omgeving.

Inzet is een optimalisering van het baangebruik waarbij de banen die het minst overlast geven -omdat ze gaan over het minst bevolkte gebied -zoveel mogelijk worden ingezet.

In principe is dit nu al zo maar om binnen de normen voor geluidsbelaste woningen te blijven wordt nog wel eens afgeweken van dit beleid (d.m.v. een zgn. stuurmaatregel).

Het te beproeven nieuwe systeem moet voorkomen dat minder preferente banen worden ingezet omdat de berekende normen dreigen te worden overschreden.

Het 2 jaar durende experiment moet aantonen dat het systeem goed uitwerkt voor de omgeving en de sector.

Tijdens het experiment blijft het huidige wettelijke systeem van kracht en wordt hier ook op gehandhaafd. Schiphol krijgt dus geen extra ruimte. De criteria zoals hierboven beschreven blijven tijdens het experiment gehandhaafd als toetsingskader naast de regels over baan- en routegebruik. In het Operationeel plan, dat de sector jaarlijks opstelt, wordt getoetst of het verwachte verkeer kan worden afgehandeld binnen deze criteria.

Indien de ministers instemmen met het experiment wordt er op 1 november gestart. Het experiment duurt vooralsnog twee jaar. Na een jaar wordt geëvalueerd. Bezien wordt dan wat de effecten van het nieuwe systeem zijn en of dit verder ontwikkeld kan worden. Na twee jaar zal een definitief besluit moeten worden genomen over de invoering van

het systeem. Naar het zich nu laat aanzien zijn de akoestische effecten van het nieuwe systeem i.v.m. het huidige uiterst beperkt.

- Hinderbeperkende maatregelen

- CDA's

Dit betreft het toepassen van zogenaamde glijvluchten voor landende vliegtuigen waardoor in de omgeving een reductie van geluid optreedt. Doordat dit niet op alle momenten van de dag kan worden toegepast i.v.m. de hoeveelheid af te handelen vluchten is een alternatief uitgewerkt dat de komende tijd (tijdens het experiment) beproefd wordt.

Het alternatief houdt in dat er van 22:00 – 6:30 gebruik wordt gemaakt van vaste (geluidsarme) naderingsroutes met CDA's naar de Polder- en Kaagbaan. Op de Aalsmeerbaan wordt gestart met een proef van vaste (geluidsarme) naderingsroutes overdag als het verkeersaanbod dit toestaat.

- Idle reverse thrust

Dit betreft het niet remmen op de motor maar op de banden. Een proef heeft aangetoond dat dit een reductie van geluid oplevert.

Idle reverse thrust zal worden toegepast als het verkeersaanbod dit toelaat. Dat betekent dat (bij het huidige verkeersvolume) deze werkwijze kan worden toegepast na de laatste landingspiek in de avond tot de eerste landingspiek in de ochtend. Dit komt neer op tussen 20:00 / 21:00 uur in de avond tot 7:00 in de ochtend.

Naast bovengenoemde hinderbeperkende maatregel is eveneens in het advies opgenomen dat er voor de starts vanaf de Polderbaan een extra microklimaatstudie Spaarndam/ Velsersbroek zal worden uitgevoerd. Deze studie dient eventuele verbeterpunten rond aan- en uitvliegrou'te's in beeld te brengen, die kunnen leiden tot hinderbeperking.

Voor het volledige Aldersadvies wordt verwezen naar de website [www.alderstafel.nl/schiphol](http://www.alderstafel.nl/schiphol)  
Het experiment is inmiddels formeel op 1 november 2010 gestart

### 2.3. Bestuurlijke uitgangspunten

Het Haarlemse college heeft in har beleid altijd de belangrijke positie van Schiphol als economische motor van de regio onderschreven. Tegelijkertijd is zij van mening dat groei van het luchtverkeer gepaard moet gaan met zodanige resultaten op het gebied van hinderbeperking, dat per saldo de hinder in de nabije toekomst afneemt met minimaal 5 %, zoals eerder vastgelegd in het Aldersadvies uit 2008.

Met dit als uitgangspunt zal het Haarlemse college het op 1 november 2010 gestarte experiment met het nieuwe normen- en handhavingssysteem nadrukkelijk volgen in de 2 maatgevende overlegorganen CROS en BRS. Periodiek zal de wethouder Milieu en Duurzaamheid van zijn activiteiten aan de gemeenteraad verslag doen. Mogelijk ten overvloede wordt nog aangegeven dat het Aldersadvies op steun kan rekenen van alle betrokkenen zoals bestuurders, bewoners en luchtvaartsector.

## 3. Veiligheid in relatie tot het vliegverkeer

### 3.1. Inleiding

Na het neerstorten van een toestel van Turkish Airlines in 2009 en de voorzorgslanding van Air Maroc eerder dit jaar is er onder de bevolking van Haarlem een groeiende ongerustheid merkbaar over de veiligheid. Daarnaast constateert het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol

(BAS) in de 2<sup>e</sup> kwartaalrapportage over 2010 dat er een enorme toename in het aantal angstmeldingen valt waar te nemen, overigens bij een afname van het aantal melders. Het Adviescollege Burgerluchtvaartveiligheid, DEGAS, constateert in haar concept werkprogramma 2010 dat “de (on)veiligheid die omwonenden van luchthavens ervaren al jaren een steeds terugkerend element is in de publieke discussie over luchtvaart in Nederland. Wat uit deze discussie blijkt is dat er veel onduidelijkheid bestaat over hoe groot nu daadwerkelijk het risico is dat omwonenden van luchthavens lopen...” DEGAS kondigt daarop aan nog in 2010 hierover advies aan de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) te zullen uitbrengen.

### 3.2. De vervolgstappen van het college

In de eerste plaats heeft de verantwoordelijk wethouder bij brief van 5 juli j.l. bij het ministerie van Verkeer & Waterstaat (V&W) om duidelijkheid gevraagd (bijlage) over het vliegverkeer boven Haarlem. Het antwoord van de minister van 29 juli j.l. is eveneens bijgevoegd inclusief een aanvullende mail van 9 augustus j.l..

Uit deze stukken komt naar voren dat het ministerie van V&W het met het Haarlemse gemeentebestuur eens is dat vliegverkeer op lage hoogte boven een stedelijk gebied als dat van Haarlem zo veel mogelijk voorkomen moet worden. Hiertoe zullen in de nabije toekomst vaste naderingsroutes worden ontwikkeld. Bij de besluitvorming hierover zal ook de BRS betrokken worden.

Het college zal dit proces nauwgezet volgen en hierover eveneens de raad periodiek informeren.

Daarnaast is vanuit het ministerie toegezegd dit specifieke onderwerp te agenderen voor het directeurenoverleg tussen LVNL en DGLM. Dit heeft inmiddels geresulteerd in een brief van de directeur luchtvaart aan het hoofd van de LVNL. Waarin wordt verzocht zogenaamde ongebruikelijke vluchtprofielen tot nul te reduceren. (Voor een afschrift van deze brief wordt verwezen naar de bijlagen..

## 4. Luchthaven Schiphol en gezondheid

### 4.1. Inleiding

Vanwege de ongerustheid van omwonenden van Schiphol over een mogelijke relatie tussen het vliegverkeer en hun gezondheid en de schoolprestaties van hun kinderen is in 2009 in opdracht van de Alderstafel door de GGD Amsterdam hiernaar onderzoek uitgevoerd op basis van reeds bestaande studies.

### 4.2. Onderzoeksresultaten

Het GGD-onderzoek laat zien “dat het vliegverkeer in vergelijking met andere bronnen hooguit 3 procent bijdraagt aan luchtverontreiniging. De GGD heeft vooral aandoeningen van de luchtwegen en van hart en bloedvaten beschreven, omdat die vaak in verband worden gebracht met vliegverkeer. Speciale aandacht is besteed aan longkanker, omdat deze ziekte in de praktijk van huisartsen in de omgeving bovengemiddeld zou voorkomen. Mogelijk kunnen nieuwe statistische technieken meer inzicht verschaffen in de longkankerincidentie op een kleiner schaalniveau, zoals postcodegebieden. Door de beperkte bijdrage van Schiphol aan de luchtverontreiniging is het noodzakelijk om daar ook andere vervuilende bronnen bij te betrekken. Een relatie met Schiphol is ook niet duidelijk bij andere vormen van kanker, een verlaagd geboortegewicht en een kortere zwangerschapsduur. Van een beperkt effect is sprake bij de ervaren en mentale gezondheid, luchtwegaandoeningen en schoolprestaties.

Gezondheidseffecten die wel zijn aangetroffen hangen vaak samen met de blootstelling aan geluid van overligende vliegtuigen en grondgeluid. Hier gaat het om geluidshinder, slaapverstoring, verhoogde bloeddruk en concentratieproblemen. Bij deze gezondheidseffecten speelt niet alleen de totale geluidsbelasting een rol, maar ook piekgeluid en de voortdurende aanwezigheid van geluid. Net zoals dat overigens in het algemeen geldt voor het leven in een grote, drukke stad.

De hoofdconclusie is dat niet of nauwelijks sprake is van een relatie tussen luchtverontreiniging door Schiphol en de onderzochte medische aandoeningen. Wel bestaat een verband tussen geluid en bepaalde aandoeningen (geluidshinder, slaapverstoring, verhoogde bloeddruk en concentratieproblemen)”.

De GGD doet aanvullend de volgende 5 aanbevelingen:

- 1) In besluiten over routewijzigingen die de geluidbelasting veranderen, moet er rekening mee worden gehouden dat een toename van geluid leidt tot een overreactie met langdurige nawerking;
- 2) Blootstelling aan vliegtuiggeluid kan een negatief effect hebben op schoolprestaties van basisschoolleerlingen. Scholen, die buiten de formele regelingen vallen, maar toch aantoonbaar hinder ondervinden, moeten als schrijnend geval worden aanspraak kunnen maken op deze regelingen;
- 3) De haalbaarheid moet bezien worden van verder onderzoek naar longkanker op een lager schaalniveau, waarbij ook andere luchtverontreiniging en leefstijlfactoren worden betrokken;
- 4) De overheid moet als hoeder van de volksgezondheid alert blijven op gezondheidseffecten bij veranderend beleid met betrekking tot de luchthaven. Aanbevolen wordt bij specifieke vragen over gezondheid in relatie tot Schiphol deze nader te onderzoeken. Voorgesteld wordt om hierbij mede gebruik te maken van informatie uit de periodieke GGD-gezondheidsmonitors. Dit is vooral van belang om omwonenden gerichte informatie te geven over hun leefsituatie. De onderlinge vergelijkbaarheid van de GGD-monitors zal verbeteren door de vragenlijsten in dezelfde periode te laten afnemen;
- 5) Het thema gezondheid moet steeds betrokken blijven bij alle besluitvorming rond Schiphol.

Aanbeveling 4. komt inmiddels tot uitvoering. De gezondheidsmonitors gaan vanaf 2012 synchroon lopen. Dit kan het meewegen van gezondheid in de besluitvorming (aanbeveling 5) verbeteren.

Het rapport geeft een goed overzicht van de actuele kennis over de relatie tussen vliegverkeer en gezondheidseffecten. Dit soort rapporten moet benut worden om (ongeruste) inwoners van juiste informatie te voorzien, bijvoorbeeld via de website van de gemeente zelf.

#### 4.3 Bestuurlijke uitgangspunten

Het college neemt bovengenoemde aanbevelingen ter harte en zal deze zo nodig betrekken bij toekomstige standpuntbepaling.

### 5. De eventuele verlegging van de Spykerboorroute.

#### 5.1 Inleiding

Als vervolg op een eerder Aldersadvies heeft de BRS onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieven voor de zogenaamde Spykerboorroute. Dit betreft vanaf de Kaagbaan vertrekkend vliegverkeer, dat tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep door vliegt en vervolgens

naar het noorden afbuigt, waarbij de vliegtuigen juist ten zuid-oosten van Schalkwijk blijven. Het gaat hierbij om circa 14000 vluchten per jaar ofwel 35 per dag.

## 5.2 De onderzoeksresultaten en de conclusies

Er zijn meerdere varianten voor de Spykerboorroute in beeld gebracht. Deze stuiten echter allemaal op bezwaren. Dit betrof enerzijds een beperking van de capaciteit van de luchthaven dan wel anderzijds een verschuiving van de hinder naar de omliggende gemeenten.

In de BRS vergadering van 13 januari j.l. zijn de onderzoeksresultaten in mede-aanwezigheid van wethouder Rob van Doorn besproken. Hieruit zijn o.a. de volgende conclusies getrokken:

- Partijen in de BRS onderkennen de urgentie om te komen tot toekomstvaste vliegroute's
- Een routeverlegging is in termen van hinderbeperking pas kansrijk als deze leidt tot een per saldo substantieel netto hinderbeperkend effect en daarbij sprake is van een beperkt aantal nieuwe ernstig gehinderden.
- De BRS is van mening dat geen enkele van de nu bestudeerde varianten voldoende kansrijk is om op voldoende draagvlak te kunnen rekenen.
- In het kader van de ontwikkeling van het nieuwe operationele concept voor 2020 ontstaan nieuwe mogelijkheden voor optimalisatie voor het uitvliegen op de Spykerboorroute. Daarbij moet ook worden betrokken een eventuele wijziging van de instructie dat vliegers boven de 3000 ft mogen afwijken van de route.
- Bovengenoemde punten zijn in een brief van de BRS aan de Alderstafel vastgelegd. (Bijlage)

PO/Schiphol/Bestuurlijke notities/Bestuurlijke uitgangspunten Schiphol 2011-2014



## Milieu

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat  
De heer C. Eurlings  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum 5 juli 2010  
Uw kenmerk  
Ons kenmerk STZ/MIL/2010/  
Contactpersoon P.M. Onel  
Doorkiesnummer 023-5113516  
E-mail onelpm@haarlem.nl  
Kopie aan P.M. Onel  
Bijlage(n) 1  
Onderwerp Vliegverkeer boven Haarlem

Geachte meneer Eurlings

Hierbij vraag ik uw aandacht voor het volgende.

Op 23 juni j.l. werden de bewoners van onze stad opgeschrikt door een laag overvliegend toestel van het type A319. Dit gaf aanleiding tot veel verontruste reacties, met name uit Spaarndam. De voor mij nogal onbevredigende reactie van de LVNL hierop treft u in de bijlage aan.

Een en ander volgde op de eerdere noodlanding van Air Maroc, welke eveneens daaraan voorafgaand laag boven Haarlem vloog.

Gezien deze incidenten leg ik u de volgende vragen voor.

Kunt u aangeven hoe vaak dit soort incidenten zich in de afgelopen jaren heeft voorgedaan?

Bent u met mij van mening dat vliegverkeer op lage hoogte boven dicht bevolkt gebied als dat van de gemeente Haarlem zo veel mogelijk moet worden voorkomen?

Zo ja, welke maatregelen acht u gewenst dan wel noodzakelijk om de geuite gevoelens van onrust maar ook de met het laag overvliegen gepaard gaande (geluid)hinder zo veel mogelijk te beperken en op welke termijn kan hier resultaat van worden verwacht?

Uw reactie zie ik met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

Rob van Doorn,  
Wethouder milieu  
Gemeente Haarlem

**Van:** "INFO INFO" <INFO@mailbas.nl>  
**Aan:** <thg.koehler@quicknet.nl>  
**CC:** <pmonel@haarlem.nl>  
**Datum:** 7/1/2010 3:06  
**Onderwerp:** betr: informatieverzoek

Geachte heer Köhler,

Naar aanleiding van een informatieverzoek die wij enige tijd geleden voor u uitgezet hebben, sturen wij onderstaand antwoord van Luchtverkeersleiding Nederland.

Op 24 juni jl. heeft u ons vragen gesteld over een op Schiphol binnenkomende vlucht op 23 juni jl. omstreeks 21.54 (lt). Inwoners uit Spaarndam hebben waargenomen dat een vliegtuig op dat tijdstip op een hoogte tussen de 425 en 300 meter over bebouwing van Spaarndam vloog. Het zou zijn gegaan om een vliegtuig van het type A319.

Uit onze gegevens blijft dat zich op 23 juni jl. om 21.51 een vliegtuig van het type A319 boven Haarlem bevond dat bezig was aan de nadering op de Polderbaan. Dit vliegtuig had op het door ons bekeken moment een hoogte van 1500 ft, ongeveer 500 meter.

Het vliegtuig voerde een landing op zicht uit. Dit was bij de heersende weersomstandigheden, goed zicht en het enkelvoudige baangebruik van de Polderbaan als enige landingbaan, een toegestane procedure. Deze is ook correct uitgevoerd.

Bij een nadering op zicht koerst de cockpitbemanning zelf naar de baan. Bij een dergelijke naderingsprocedure wordt niet het pad gevlogen dat wordt gevolgd bij een nadering met behulp van het Instrument Landing System (ILS).

U vraagt waarom "er wederom is afgeweken van de standaard landingsroute". Overdag, in de periode van 06.30 tot 23.00 uur, volgt het binnenkomende luchtverkeer geen vaste naderingsroutes. Wanneer landingen worden uitgevoerd met behulp van ILS navigatiesystemen volgen vliegtuigen een zodanig pad dat ze recht voor de landingsbaan uitkomen. Afhankelijk van het verkeersaanbod is dat dichter of iets verder weg van de baan.

Bij nadering op zicht bepaalt de vlieger de route naar de baan. Zoals aangegeven is het uitvoeren van zichtnaderingen om bepaalde omstandigheden toegestaan. LVNL kan verzoeken daartoe vanuit de cockpit niet weigeren wanneer aan die omstandigheden wordt voldaan en het luchtverkeer het toelaat. Dat was bij de genoemde A319 vlucht het geval.

Voor wat betreft de aan te houden vlieghoogte geldt een minimum hoogte van 1200 ft (ongeveer 400 meter) waarop het vliegtuig het controlegebied van de Toren moet binnenkomen. Ook aan die voorwaarde is voldaan.

Tot zover het antwoord van LVNL.

Wat uw vraag aan Bas zelf betreft, kunnen wij u meedelen dat u op de website van Bas, [www.bezoekbas.nl](http://www.bezoekbas.nl) kunt zien hoe vragen en klachten door Bas worden behandeld.

Vragen en klachten die worden vergezeld van vragen worden beantwoord, klachten worden ook geregistreerd. In de kwartaalrapportages en Nieuwsbrieven van Bas worden analyses van klachten gepubliceerd en wordt

aandacht besteed aan bijzondere gebeurtenissen die het klachtenpatroon hebben beïnvloed. Bas kan ook aanbevelingen doen aan de hand van de klachtenanalyses.

Andere partijen, zoals leden van de CROS en de sectorpartijen, kunnen deze signalen en aanbevelingen gebruiken om nadere vragen te stellen of bepaalde hinderbeperkende maatregelen voor te stellen.

We vertrouwen erop uw e-mail hiermee naar behoren te hebben behandeld.

Met vriendelijke groet,

Bewoners Aanspreekpunt Schiphol



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

dhr R. van Doorn  
Wethouder duurzaamheid, wijken en mobiliteit  
Postbus 511  
2003 PB Haarlem

GEMEENTE HAARLEM	
Zaak nr.: 2010/297177	Doc. nr.:
Afd.: STZ/mil	Kopie: RUD
Reg datum: - 2 AUG 2010	
Afdoen datum: 13-09-2010	Ontv. bew. <input checked="" type="checkbox"/>
Behandelaar: P. Onel	Paraaf afgedaan
[Handwritten signature]	

Datum 29 juli 2010  
Onderwerp Reactie op brief vliegverkeer boven Haarlem

**Luchtvaart en Maritieme Zaken**  
Luchtvaart

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag  
F 6313  
www.verkeerenwaterstaat.nl

**Contactpersoon**  
André Muyselaar

T 6284  
andre.muyselaar@minvenw.nl

**Ons kenmerk**  
VENW/BSK-2010/88966

**Uw kenmerk**  
STZ/MIL/2010/244990

**Bijlage(n)**  
-

Geachte heer van Doorn,

Met belangstelling heb ik kennis genomen van uw brief over het vliegverkeer over Haarlem en de reactie van LVNL. Ik begrijp uw zorgen en angstgevoelens en die van de bewoners uit de gemeente Haarlem. In reactie op uw vragen over incidenten met laagvliegend luchtverkeer merk ik het volgende op.

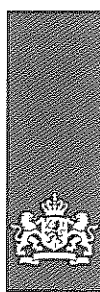
**Vliegen boven bebouwd gebied**

Ik deel uw mening dat vliegverkeer op lage hoogte boven dichtbevolkt gebied zo veel als mogelijk voorkomen moet worden. Alleen in noodsituaties binnen de context van internationale regelgeving mag worden afgeweken. Daarnaast vraagt de ligging van de luchthaven met een belangrijke economische functie voor de regio een zorgvuldige afweging tussen luchtvaart en hinderbeperking.

De Alderstafel Schiphol heeft het kabinet geadviseerd over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving voor de korte en de middellange termijn. In het advies voor de middellange termijn (2020) zijn verschillende maatregelen opgenomen die de hinder voor de omgeving van Schiphol de komende jaren zullen beperken. Daar wordt op dit moment door betrokken partijen uitwerking aan gegeven. In dat licht wordt gezocht naar het optimaliseren van vertrekroutes maar ook de introductie van vaste naderingsroutes en toepassing van glijvluchten. Met de toepassing van vaste naderingsprocedures is het landend verkeer beter in staat nauwkeurig te navigeren. Dat schept mogelijkheden om vliegen boven bebouwing beter te vermijden. Gezien de ligging van de luchthaven in een omgeving met een hoge dichtheid van andere ruimtelijke functies zal dit nooit geheel voorkomen kunnen worden. Op dit moment werken de luchtvaartpartijen aan de ontwikkeling van deze vaste naderingsroutes. Dat vraagt om een zorgvuldige afweging van conflicterende belangen. Indien daar voor uw gemeente concrete stappen aan de orde zijn zult u daar betrokken worden in het besluitvormingsproces aan de Alderstafel via de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS).

**Incidenten**

Ik heb aangegeven dat in noodsituaties binnen de context van internationale regelgeving mag worden afgeweken. In de 'Regeling melding voorvallen in de burgerluchtvaart', die valt onder de Wet Luchtvaart, is bepaald dat alle voorvallen



in de luchtvaart (ook kleine) moeten worden gemeld. Jaarlijks worden ca 8000 incidenten en voorvallen gemeld aan het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Voorvallen kunnen betrekking hebben op meerdere aspecten van het vliegproces; op het luchthaventerrein (e.g. 'runway incursions') en daarbuiten (e.g. laserpointers, vogelaanvaringen). De melding en registratie hebben tot doel om zelfs van de kleinste voorvallen te leren. Na een moeizaam begin in 2007 is het registratieproces thans op orde en is inmiddels een aanvang gemaakt met de terugkoppeling van analyseresultaten naar de sector. Het aantal vogelaanvaringen per 10.000 vluchten was 7 in 2008 en 7,7 in 2009. Voor Schiphol geldt dat jaarlijks in circa 10 gevallen een vliegtuig na de start moest terugkeren als gevolg van een vogelaanvaring. Voor meer informatie verwijs ik u naar de Veiligheidsbalans 2009 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

**Luchtvaart en Maritieme Zaken**  
Luchtvaart

**Datum**  
29 juli 2010

**Ons kenmerk**  
VENW/BSK-2010/88966

De vlucht van het toestel van Royal Air Maroc op 6 juni jl wordt momenteel door de Onderzoeksraad voor Veiligheid geanalyseerd. Daarbij wordt alle relevante informatie van betrokken instanties doorgelicht. Zo ook de contacten tussen luchtverkeersleiding en gezagsvoerder van het toestel en de regelgeving. Voor noodlandingen, voorzorgslandingen, afgebroken starts en landingen, bestaan procedures die voortdurend aangepast en geactualiseerd worden. Ik wil niet met nieuwe maatregelen vooruitlopen op de conclusies en aanbevelingen van de onderzoeksraad en ik wacht dan ook eerst de resultaten af.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR LUCHTVAART,



mw. drs. E.A. Bîen RC

**Van:** "Muyselaar, A.J. (Andre) - DGLM" <Andre.Muyselaar@minvenw.nl>  
**Aan:** 'Peter Onel' <pmonel@haarlem.nl>  
**Datum:** 8/9/2010 4:05  
**Onderwerp:** RE: Vliegverkeer boven Haarlem  
**Bijlagen:** SWR736JUN23.tif

Geachte heer Onel,

In geef mijn reactie op de vragen in uw e-mail.

Wij zijn in de beantwoording van de brief van de wethouder, die mede was afgestemd met de afdeling Luchtverkeer, uitsluitend ingegaan op de vragen uit de brief. De in de brief gestelde vragen zijn van algemene aard en niet gericht op dit specifieke voorval. Ik heb daarom geen navraag gedaan bij de Inspectie naar de oorzaak van het door de wethouder genoemde voorval op 23 juni jl. Daarbij speelt dat wij op dit moment geen reden hebben te twijfelen aan het door de LVNL geformuleerde antwoord op het informatieverzoek gericht aan BAS.

Graag licht ik de relevante aspecten van het (inter)nationale systeem toe. Voor instrument naderingen, die verreweg het meest op Schiphol voorkomen, gelden ??nduidige internationale (ICAO) procedures die ook op andere (buitenlandse) luchthavens gelden. Bij een visuele nadering bepaalt de vlieger/piloot binnen bepaalde marges zelf hoe de nadering wordt uitgevoerd. Daarbij dient hij rekening te houden met operationele en technische mogelijkheden van het vliegtuig, zijn ervaring, de weersomstandigheden en de luchtvaartpublicaties (AIP en NOTAM) die gelden voor het vliegveld waar hij landt. In het AIP (Aeronautical Information Publication) voor de vliegers zijn in 'EHAM AD 2.2 Noise abatement procedures' onder andere regels opgenomen over minimale vlieghoogtes in relatie tot de 'settings' (oa flaps en landingsgestel) van het vliegtuig tijdens de naderingsprocedure en het vermijden van bebouwde gebieden.

Navraag bij de inspectie wijst uit dat de SWR door de LVNL al op een koers was gezet en pas boven Haarlem, na toestemming van de LVNL, de nadering op zicht heeft ingezet. De SWR vlieger heeft zich daarbij gehouden aan de toegestane minimum vlieghoogtes voor de op zicht nadering. Zie bijgevoegd FANAMOS plaatje van de vlucht met bijbehorende vlieghoogtes. Ook de LVNL heeft zich gehouden aan de wettelijke regels. Naderingen boven bebouwd gebied zijn immers (beperkt) mogelijk. Desalniettemin zal ik dit punt aankaarten voor agendering op een directeurenoverleg tussen LVNL en DGLM.

Zodra ik meer weet zal ik dat aan u doorgeven.

Met vriendelijke groet,

Andr? Muyselaar

Drs. Ing. A. J. Muyselaar,  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat,  
Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken  
Directie Luchtvaart, afdeling Luchtvaartveiligheid  
pb 20904, 2500 EX Den Haag  
bezoekadres: Plesmanweg 1-6  
kamer D02.11  
tel: 070 3516284  
e-mail: andre.muyselaar@minvenw.nl<mailto:andre.muyselaar@minvenw.nl>

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: Peter Onel [mailto:pmonel@haarlem.nl]  
Verzonden: dinsdag 3 augustus 2010 15:39  
Aan: Muyselaar, A.J. (Andre) - DGLM  
Onderwerp: Vliegverkeer boven Haarlem

Geachte heer Muyselaar,

Vandaag heb ik uw reactie op de recente brief van mijn wethouder de heer R. van Doorn onder ogen gekregen (kenmerk VENW/BSK-2010/88966)

Na het telefonisch vooroverleg met uw collega Jasper van Beel verbaast het mij dat u in het geheel niet ingaat op de aanleiding van de brief, te weten het laag overvliegen van de A319.

Ging het hier ook om een vogelaanvaring of was er iets anders aan de hand? Dit is namelijk niet uit uw brief op te maken.

Is dit incident gemeld bij het door u genoemde Analyse Bureau en wat is hier uitgekomen?

Heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat de reactie van de LVNL beoordeeld en als deugdelijk aangewezen?

Uw aanvullende reactie op voornoemde vragen hoor ik graag van u, voordat ik mijn wethouder nader kan adviseren.

Met vriendelijke groet,

Peter Onel

Gemeente Haarlem

Afdeling milieu

Senior beleidsadviseur

Postbus 511

2003 PB Haarlem

tel. 023-5113516

onelpm@haarlem.nl

Maandag t/m donderdag aanwezig

----- <<<<>>> -----

Dit e-mailbericht is alleen bestemd voor de geadresseerde(n).

Gebruik door anderen is niet toegestaan. Indien u niet de geadresseerde(n) bent wordt u verzocht de verzender hiervan op de hoogte te stellen en het bericht te verwijderen.

Door de elektronische verzending kunnen aan de inhoud van dit bericht geen rechten worden ontleend.

---

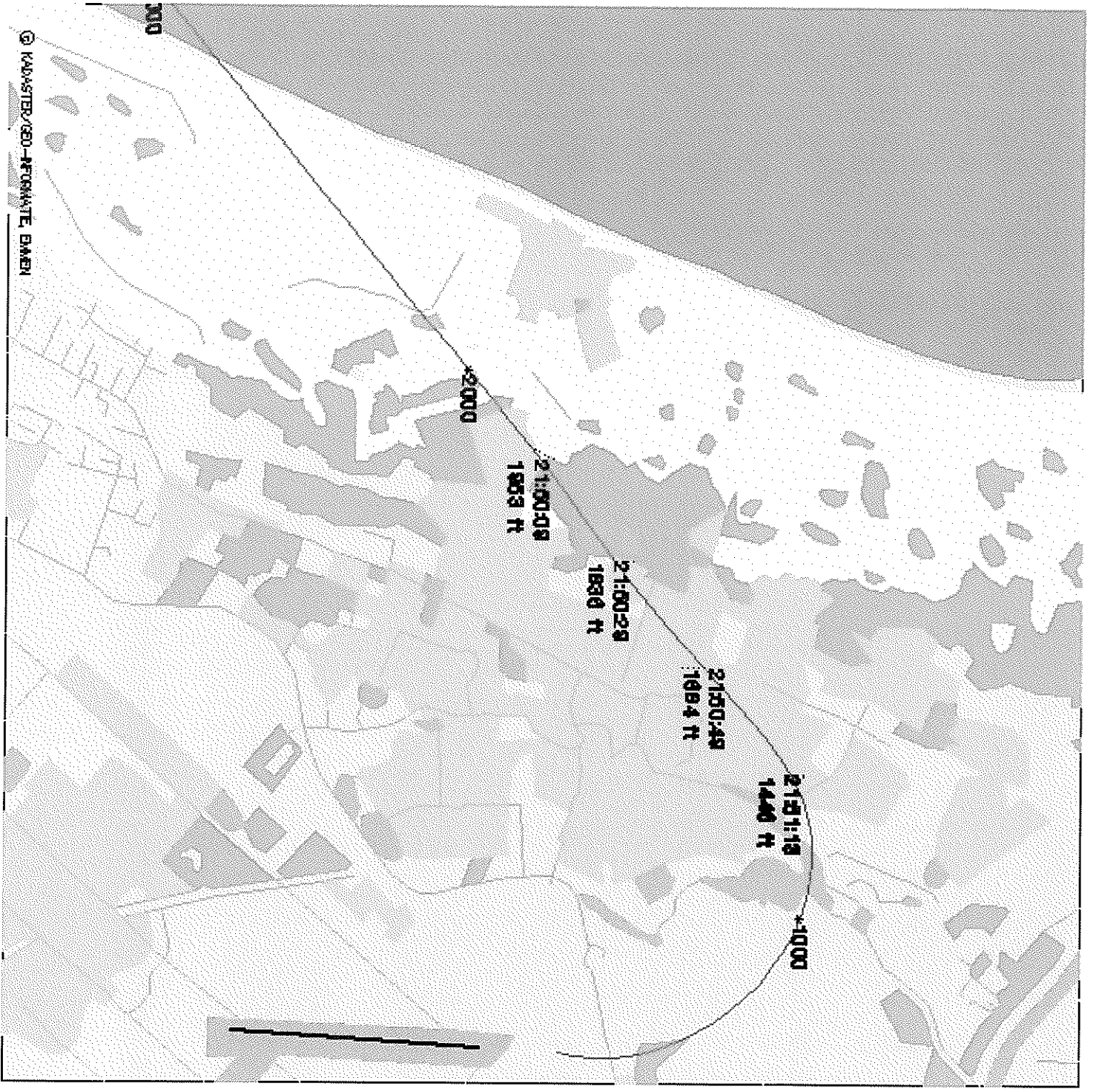
Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Inspektion Verkehrs- und Nachrichtenamt  
 Flotten des EHAM On-Line  
 2010-08-04 11:46:18

LT ATA	2010-08-23 21:53:12
Callign	SWR738
SR mode	3001
Registration	HBF-9
Origin	L9ZH
Destination	EHAM
Runway	19R
Route	RIVER
Aircraft Type	A319
Company	SWR
Track offender	False
Track warning	False
Route version	24 Hour







Ministerie van Infrastructuur en Milieu

500

> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

ir P. Riemens  
LVNL  
Postbus 75200  
1117 ZT SCHIPHOL

**Luchtvaart en Maritieme Zaken**

Luchtvaart  
Luchtvaartveiligheid

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag  
F 6313

**Contactpersoon**

André Muyselaar

T 6284

andre.muyselaar@minvenw.nl

Datum 22 oktober 2010  
Onderwerp Ongebruikelijke vluchtprofielen

**Ons kenmerk**

VENW/BSK-2010/175462

**Uw kenmerk**

-

**Bijlage(n)**

1

Geachte heer Riemens,

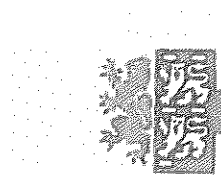
Naar aanleiding van recente voorvallen heeft de directeur IVW/Luchtvaart de directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken gevraagd of deze aanvullende actie wil gaan nemen om 'low passes' of anderszins ongebruikelijke vluchtprofielen, tegen te gaan. Betreffende profielen werden zonder urgente veiligheidsredenen of operationele noodzaak door verkeersleiders aangeboden aan vliegers. Een kopie van de brief van IVW is bijgevoegd. Ik wil graag met u aansturen op het reduceren van deze voorvallen, bij voorkeur zonder de noodzaak nieuwe regels te ontwikkelen.

Deze ongebruikelijk vluchtprofielen zijn toegestaan. Er worden geen wettelijke regels, noch beleidsregels overtreden. Vanuit vliegveiligheid bezien, zijn het ook geen onveilige vluchtprofielen. Mocht daar sprake van zijn, dan worden maatregelen getroffen. Toch is duidelijk dat het op gespannen voet staat met het principe zo veel mogelijk de bebouwde gebieden te vermijden en met een veilige, efficiënte afwikkeling van het luchtverkeer zonder uitzonderingen. Het geeft onrust in de omgeving en beïnvloedt het imago en draagvlak voor Schiphol. Als verkeersleiders hier consciëntieus mee omgaan zal het aantal onnodige, ongebruikelijke vluchtprofielen drastisch afnemen.

Inmiddels heb ik op 20 augustus en 8 oktober jl gesproken met de heren Schaap, Daams en Brügggen. Ik stel vast dat de meningen van DGML, IVW en LVNL sterk gedeeld worden en dat het LVNL management zich tot doel heeft gesteld deze ongebruikelijke vluchtprofielen tot nul te reduceren. Ik stel me voor dat dit doorwerkt in training en opleiding van verkeersleiders en het Safety Management Systeem. Om te bezien of dezerzijds aanvullend actie nodig is, verneem ik graag op welke wijze u ons op de hoogte kunt houden van de vorderingen op dit terrein.

Met vriendelijke groet,  
DE DIRECTEUR LUCHTVAART,

mw. drs. E.A. Bien RC



# Provincie Noord-Holland

POSTBUS 123 2000 MD HAARLEM

De heer dr J. Weggeman  
Secretaris van de Alderstafel  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Bestuurlijke Regie Schiphol

Laila M. Driessen-Jansen, lid van  
Gedeputeerde Staten

Doorkiesnummer (023) 514 4097

ahrensh@noord-holland.nl

18 januari 2011

Betreft: Spykerboorroute

1 | 2

Geachte heer Alders,

Kenmerk 2011-3072

In het advies van de Alderstafel van 1 oktober 2008 hebben alle partijen aan de Tafel geconstateerd dat er kansen zijn voor netto hinderbeperking bij wijziging van de Spykerboorroute.

Als uitvloeisel van de afspraak in het advies zijn er verschillende bestuurlijke overleggen geweest over dit onderwerp. In het laatste bestuurlijk overleg, op 4 december 2009, heb ik namens de BRS aangegeven de behoefte te hebben eerst binnen de BRS tot een standpunt te komen over mogelijke routevarianten alvorens hierover aan de Tafel verder te spreken.

De BRS heeft op 13 januari 2011, op basis van bijgevoegde notitie, geconstateerd dat geen van de in de notitie onderzochte varianten voldoende kansrijk is om thans op draagvlak te kunnen rekenen binnen de BRS. Gegeven de ontwikkeling van het nieuwe operationeel concept, de toekomstige vaste naderingsroutes en andere innovaties gaan wij ervan uit dat er in de toekomst een nieuwe context ontstaat, óók voor een optimalisatie voor het uitvliegen op de Spykerboorroute. Om die reden verlangt de BRS dat wij met de luchtvaartsector afspraken maken opdat nauw wordt samengewerkt om de ruimtelijke ordening op de grond optimaal af te stemmen met de ordening in de lucht en andersom. Wij willen bij dit proces graag een eventuele wijziging van de instructies aan de vliegers betrekken dat zij boven een bepaalde hoogte (ca 3000ft) mogen afwijken van de route. Overigens willen wij nog eens benadrukken dat er bij het ontwerp van nieuwe aan- en uitvliegroutes geen concessies mogen worden gedaan aan de veiligheid.

Postbus 123  
2000 MD Haarlem  
Telefoon (023) 514 3143  
Fax (023) 514 4040

Dreef 3  
Haarlem[2012 HR]  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

2 | 2

Ik meen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Afschrift van deze brief stuur ik aan de voorzitters van de delegaties van de luchtvaartsector en de bewoners.

Met vriendelijke groeten,



Laila M. Driessen-Jansen  
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

1 bijlage(n)