

Informatieavond vliegverkeer Schiphol (voorafgestelde vragen)

21 januari 2016

Bergen

Vlieghoogte en routes

- 1. Regelmatig komen er vliegtuigen op ca 600 hoogte over om op Schiphol te landen hetgeen voor onnodig geluidsoverlast zorgt. Ik kan niet begrijpen dat een glijvlucht die begint op 1500 meter hoogte boven Bergen problemen zou opleveren voor de verkeersleiders op Schiphol; het betekent namelijk slechts ca 40 meter daling per km. Op heel veel plekken op de wereld is het aantal meter daling per km veel hoger. Ligt dit aan bijv. verouderde apparatuur van Schiphol of zijn er andere oorzaken aan te wijzen.**
- 2. De overkomst van vliegtuigen overdag vanuit het westen zorgt voor veel lawaai. Waarom vliegen de toestellen niet hoger en wordt de daling niet later ingezet?**
- 3. Is het, in overleg met de ORS, mogelijk om te bereiken dat de dalende vliegtuigen pas een stuk later dalen tot de 800-1200 m waarop ze nu over Bergen (en Egmond) vliegen. Ze zouden technisch gezien makkelijk later omlaag kunnen, en hier nog op 3-4000 meter zitten, wat een sterke vermindering van de geluidshinder zou opleveren.**
- 4. Veel van het inkomend vliegverkeer uit het zuiden en westen, zit tijdens het maken van de bocht vanaf de Noordzee (tussen Heiloo en Bergen) op een vlieghoogte van 2000 voet of iets daarboven. Die hoogte is echter pas vereist in de buurt van Assendelft (FAF). Vliegtechnisch is het dus helemaal niet noodzakelijk en zou -gezien de afstand tot Schiphol- een hoogte van bijvoorbeeld minimaal 4000 voet boven Bergen ook kunnen en derhalve veel minder geluidsoverlast veroorzaken. Waarom gebeurt dat dan niet?**

Antwoord Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL):

Algemeen

Vliegtuigen moeten 10 NM (18,5 kilometer) voor de landingsbaan recht voor de landingsbaan vliegen om het signaal van het automatische landingssysteem op te vangen. Het dalingspercentage is zo vastgesteld dat vliegtuigen veilig en stabiel kunnen landen. De hoogte van de vliegtuigen op de route is vastgelegd in de Aeronautical Information Publication (AIP).

Overdag

De reden dat vliegtuigen boven Bergen soms op 600 meter vliegen komt door de parallelle operatie met de Zwanenburgbaan. Als beide banen in gebruik zijn mag voor de Polderbaan pas ingedraaid worden op het moment dat de vliegtuigen zich op 2000 voet (600 meter) bevinden. Op de Zwanenburgbaan wordt dan op 3000 voet (900 meter) genaderd. Dit is vanwege de veiligheid, het hoogteverschil maakt dat, ook wanneer de vliegtuigen van hun koers zouden afwijken, zij elkaar niet kunnen raken. De internationale regels bepalen dat de minimale verticale afstand (separatie) tussen vliegtuigen 1000 voet moet zijn.

Overdag zijn er tijdens de landingspieken (inboundpiek) twee landingsbanen nodig, dat wil zeggen, bij noordelijk baangebruik parallel naderen op de Polderbaan (18R) en de Zwanenburgbaan (18C). Bij parallel naderen kunnen geen glijvluchten gemaakt worden omdat er dan te weinig vliegtuigen vlak na elkaar kunnen landen en vanwege de regels die

ervoor zorgen dat vliegtuigen genoeg afstand houden van elkaar. Ook bij het gebruik van één baan kan dit niet als er verkeer zowel uit het oosten als het westen komt. 's Nachts is de gevraagde capaciteit lager en kunnen daarom wel glijvluchten met een vaste naderingsroute gemaakt worden.

's Nachts

's Nachts, tussen 23.00 en 6.00 uur (indien het verkeersaanbod het toelaat van 22.30 tot 6.30 uur), vliegen vliegtuigen op minimaal FL 70 boven Bergen. Dat is 2,1 kilometer hoog. Het is niet mogelijk om boven Bergen hoger te vliegen. Als een vliegtuig gaat landen dan moet deze op het laatste stuk voor de landing nog veel hoogte en snelheid kwijt. Vanuit berekeningen en de praktijk weten we hoe hoog je dan maximaal nog kunt vliegen om stabiel op de baan te kunnen landen. Deze vastgelegde hoogte moet voor vliegtuigen die op Schiphol willen landen haalbaar zijn. Deze standaardhoogte is opgenomen in de procedures, op verschillende punten is de hoogte vastgesteld waar een vliegtuig niet onder mag komen. Om de nachtprocedure te kunnen vliegen is moderne apparatuur nodig.

Sinds 2008 mogen naderingen en landingen op Schiphol in de nacht alleen nog plaatsvinden met vliegtuigen die 'P-RNAV approved' zijn. Dat betekent dat ze navigatieapparatuur aan boord hebben die het mogelijk maakt om zeer nauwkeurig binnen de voorgeschreven luchtverkeerweg te vliegen.

4-x. De geluidshinder van helikopters pal langs de kustlijn (boulevard Egmond) is heel irritant en geeft veel geluidsoverlast. Het geluid dreunt soms door tot in de bebouwing. Waarschijnlijk zijn dit helikopters van de marine en van maatschappijen die platforms bedienen. Valt dit onder de categorie 'vermijdbaar lawaai' en kan dit makkelijk verholpen worden als de helikopters enkele honderden meters vanaf het strand de kustlijn volgen?

LVNL: De helikopters vliegen in ongecontroleerd luchtruim, dat wil zeggen gebied waar luchtvaart plaatsvindt die niet onder controle van LVNL staat. Deze piloten moeten buiten het gecontroleerde luchtruim blijven en bepalen in het ongecontroleerde luchtruim zelf waar ze vliegen. LVNL mag geen adviezen geven in het ongecontroleerde luchtruim en kan dit dus niet bewerkstelligen.

5. Kan voor de dalende vliegtuigen die tgv. drukte helemaal tot Bergen moeten uitwijken een vast afgebakende route iets ten zuiden van het vm. MOB complex worden vastgesteld. Dat zou tot veel minder hinder leiden in zowel Bergen als Egmond ad Hoef. Het lijkt ons niet moeilijk te realiseren, als de luchtverkeersleiding er maar oog voor heeft. De vliegtuigen zitten altijd al op de afstand achter elkaar waarin ze ook kunnen landen, dus breder spreiden heeft geen veiligheidsaspect.

LVNL: 's Nachts ligt de route vast in de nachtprocedure. Overdag worden vliegtuigen door middel van hoogte, koers en snelheidsinstructies naar de baan geleid. Dan worden er geen vaste routes gebruikt en geeft de verkeersleiding de instructies zo dat zo veel mogelijk vliegtuigen op Schiphol kunnen landen. Rekening houden met punten waar omheen gevlogen moet worden zou de capaciteit ernstig verminderen.

6. **Waarom vliegen de vliegtuigen hier al zo laag (600 meter) terwijl ze zo ver van Schiphol zitten. Alle argumentatie heb ik al vernomen (veiligheid vanwege zwanenburgbaan, etc.). Ze komen aan bij IJmuiden, waar ze al op 600 meter vliegen. Vervolgens vliegen ze 30 a 40 kilometer naar het noorden, draaien bij Egmond/ Bergen en vliegen terug via Alkmaar/ Heiloo naar Schiphol. Kortom, een “bocht” van 80 – 100 km. Dit alles op 600 meter hoogte. Pas bij Beverwijk gaan ze verder dalen... Onnodig veel overlast. Oplossing is er maar wordt niet gehanteerd. Glijvluchten. Het grappige is dat soms een vliegtuig dit wel doet, en dan is de overlast direct zo’n stuk minder. Daarnaast zou een oplossing kunnen zijn de vlieghoogte van Polderbaan en Zwanenburgbaan om te gooien, aangezien de Zwanenburgbaan aanvliegeroute bijna volledig over Poldergebied gaat (maar wel op 1200 meter hoogte). De aanvliegeroute voor Polderbaan gaat over bewoond gebied. Laatst oplossing is het instellen van een vaste aanvliegeroute, met “wachtrij” boven de Noordzee. Waarom lijnen ze niet boven de Noordzee op, dat geeft toch ook minder overlast?**

LVNL: Het oplijnen van de vliegtuigen moet recht voor de landingsbaan. Daarom kan dit niet boven zee gebeuren, want dan is de bocht naar de baan nog niet gemaakt. De naderingsprocedure voor de Polderbaan schrijft voor dat het vliegverkeer afkomstig uit het westen dat gaat landen op 2000 voet (600 meter) vliegt tot het automatische landingssysteem opgepakt wordt. Bij een piek van binnenkomend verkeer landt het verkeer dat afkomstig is uit het oosten op de Zwanenburgbaan. Dit verkeer nadert op de voorgeschreven hoogte van 3000 voet (900 meter) zodat altijd is gewaarborgd dat vliegtuigen elkaar niet tegenkomen.

7. **Waarom kunnen de vlieghoogtes van de Polderbaan (2000 voet) en Zwanenburgbaan (3000 voet) niet worden omgedraaid. Aanvliegen naar de Polderbaan gaat over bewoond gebied, richting de Zwanenburgbaan over polder- en landbouwgebied?**

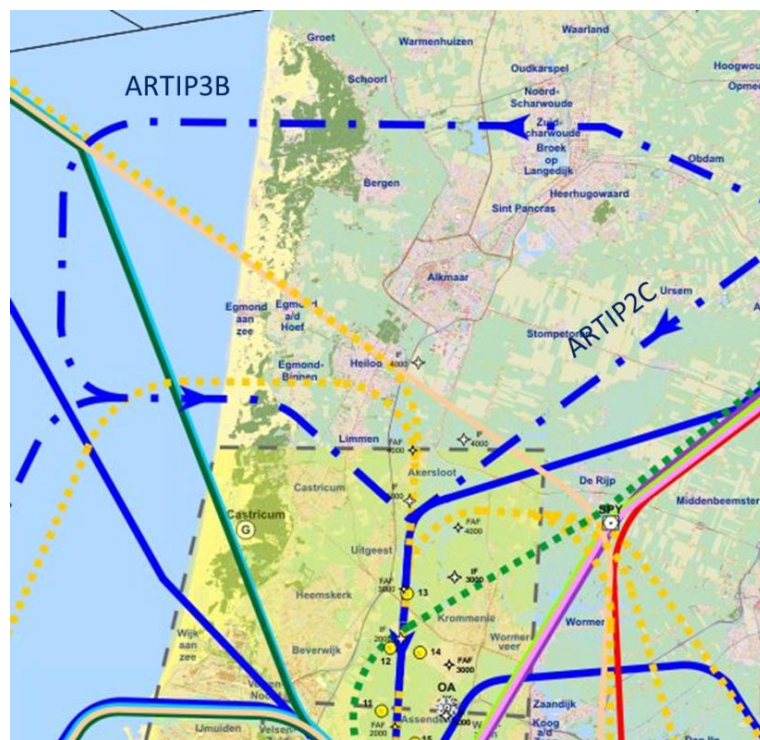
LVNL: Regel is dat vliegtuigen voor beide banen ongeveer op de zelfde geografische hoogte indraaien naar de baan. Het omdraaien van de hoogtes zal, gezien de ligging van de banen (de Polderbaan ligt noordelijker), dan nadelig zijn omdat vliegtuigen dan verder naar het noorden opgelijnd moeten worden. Er wordt dan over een grotere afstand relatief laag gevlogen, zodat een groter gebied belast wordt met geluid.

Nachtelijk vliegverkeer

1. Het routeren van vliegverkeer in de nachtelijke uren zou een tijdelijke zaak zijn. Is dit nog steeds zo en op welke termijn gaat dit vervallen?

LVNL: Sinds 28 mei 2015 wordt de verkorte route ARTIP2C niet meer gebruikt. Op dit moment is LVNL bezig om een oplossing te vinden voor de nachtroute. LVNL kan op dit moment nog niet aangeven wanneer de oplossing gepresenteerd wordt. Er wordt hard gewerkt om tot een veilige oplossing te komen die minder hinder veroorzaakt. In de Omgevingsraad Schiphol is afgesproken dat de oplossing wordt gedeeld met de omgeving.

's Nachts maakt het vliegverkeer wat gaat landen op de Polderbaan (18R) gebruik van de ARTIP3B.



Figuur 1 ARTIP3B en de gesloten nachtroute ARTIP2C

N.b.: Onlangs heeft LVNL in de ORS en met de wethouders van de betrokken gemeentes gecommuniceerd over de vertraging die bij dit project wordt ondervonden: Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) maakte tijdens het Regioforum van de Omgevingsraad Schiphol op 26 februari 2016 bekend dat het realiseren van de beoogde definitieve oplossing van dit probleem langer duurt dan verwacht. Het streven was om medio 2016 een definitieve oplossing geïmplementeerd te hebben. Vanwege de complexiteit van de wijziging en de doorlooptijd van de benodigde technische aanpassingen die daarvoor nodig zijn, verwacht LVNL een vertraging van twee jaar. In april 2016 informeert LVNL de Omgevingsraad Schiphol nader over de uitgevoerde analyse en de planning, inhoud en effecten van de beoogde oplossing.

- 2. Kan het nachtverkeer dat van oost naar west over Aagtdorp komt, niet 5 á 10 kilometer noordelijker worden gerouteerd? Er zijn routes te bedenken waaronder de bevolking veel dunner is en waardoor er minder mensen last hebben van het geluid.**

LVNL: De nachtprocedures waaronder route ARTIP3B zijn wettelijk vastgesteld. De route is opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. LVNL is een uitvoeringsorganisatie en moet zich houden aan de vastgestelde routes.

- 3. Bewoners hebben in 2008 een woning gekocht in Aagtdorp in een rustige omgeving, dachten zij. Totdat er sinds vorig jaar veel geluidsoverlast ontstond door pal over de woning komende vliegtuigen. Er treedt intense slaapverstoring op met als gevolg concentratiestoornissen. Hoe zit dat met de nachtvluchten? Een mens heeft toch recht op acht uur ongestoorde slaap per nacht? Kan de LVNL het luchtverkeer niet hoger laten aanvliegen en later laten dalen?**

LVNL: Het vliegverkeer vliegt 's nachts boven de gemeente Bergen minimaal op Flightlevel 70, dat is een hoogte van 2,1 km. De gemeente Bergen ligt hemelsbreed in de nabijheid van Schiphol. Voor het landen moet een vliegtuig op een bepaald moment een bocht maken boven de Noordzee en daarna de daling inzetten. Vanwege de veiligheid is het niet mogelijk om vliegverkeer dat gaat landen op de Polderbaan hoger te laten vliegen. Om een stabiele en veilige landing te maken is er een bepaald dalingsprofiel nodig. Voor 28 mei 2015 was route ARTIP3B ook al in gebruik, toen werden de vliegtuigen verdeeld over route ARTIP2C en ARTIP3B. Het aantal vliegbewegingen is na het niet meer gebruiken van ARTIP2C sterk toegenomen.

- 4. Het nadrukkelijke verzoek om bij de beantwoording van onderstaande vragen geen gebruik te maken van verwijzingen naar 'Besluiten'. Het is de vragensteller duidelijk dat alle acties gebaseerd zijn op 'Besluiten'. Waar het om gaat zijn de argumenten en afwegingen.**

De nachtvluchten over de gemeente Bergen eindigen om 07.00u. Waarom gaan de nachtvluchten niet langs dezelfde route als de dag-en avondvluchten?

Het is bekend dat verstoring van de nachtrust door vliegverkeer schadelijk is voor de gezondheid. Waarom worden alle nachtvluchten over hetzelfde traject geleid waardoor hier de burgers aan de grond tussen 23.00 en 07.00u gestoord worden in hun nachtrust?

LVNL: Bij het vliegverkeer van en naar Schiphol wordt alleen onderscheid gemaakt tussen dag en nacht. Voor de nachtvluchten is met de omgeving afgesproken en in de wet vastgelegd (Luchthavenverkeerbesluit luchthaven Schiphol) dat gebruik wordt gemaakt van geluidsarme naderingen over een vaste route om te zorgen dat het vliegverkeer in de nacht zo min mogelijk geluid maakt. Deze afspraken zijn gemaakt in overleg met de sector, de overheid en de omgeving. De omgeving is vertegenwoordigd in de Omgevingsraad Schiphol.

De routes voor dagvluchten zijn niet vastgesteld. Er is overdag en 's avonds veel meer verkeer dan 's nachts. De vluchten overdag en 's avonds vliegen minder over Bergen maar wel over andere gebieden. Door de ligging van Schiphol zijn er helaas geen routes mogelijk waarbij niemand geluidshinder ervaart.

Sinds 28 mei 2015 gaat al het nachtelijke vliegverkeer via ARTIP3B. Daarvoor werd het verkeer verdeeld over twee nachtroutes. Er wordt nu gezocht naar een oplossing om het verkeer weer te kunnen verdelen zodat de hinder zich minder op één plek concentreert.

- 5. Het gebruik van de geluidsbelastingsnorm Lden (gemiddelde geluidsbelasting per uur, berekend vanuit geluidsbelasting gedurende Day, Evening en Night) is een norm die op Europees niveau gebruikt wordt en door de rekenmethode meer ruimte geeft om extra vliegtuigen toe te laten t.o.v. de oude norm. Het gebruik van de Lden in de directe omgeving van vliegvelden lijkt logisch omdat hier sprake is van geluidsoverlast gedurende het gehele etmaal. Door nachtvluchten in een andere zone te plaatsen (buitengebied) wordt bereikt dat de Lden niet overschreden wordt. Nachtvluchten worden zwaarder meegerekend in de formule van de Lden omdat erkend wordt dat nachtvluchten meer overlast geven door de nachtelijke rust. Hoeveel extra de nachtvluchten mee moeten wegen is niet wetenschappelijk onderzocht en is een min of meer willekeurige maat.**

Voor de burger op de grond is de enige geldige geluidbelastingsnorm het feit of deze burger er wakker van wordt of niet. Wakker worden van tientallen nachtvluchten is onmenselijk en schaadt de gezondheid en functioneren terwijl de LVN toch binnen de Lden opereert. Wat is de zienswijze van de LVN op de situatie van de burgers die hiervan de dupe zijn? Voor deze vraag moet ik bij de overheid zijn. Begrijpt de LVN wat het de medemens aandoet vanuit de verkeerstoren? Hier hoort dan de vervolgvraag bij: hoe kun je het doen!?

LVNL: De geluidsnormen waarbinnen vliegverkeer wordt afgehandeld worden vastgesteld door de Rijksoverheid. Door de ligging van Schiphol hebben alle routes tot gevolg dat er mensen zijn die hinder ondervinden van het geluid van de vliegtuigen, zowel overdag, 's avonds als 's nachts. Dat maakt het niet minder erg voor de individuele situatie van mensen die hinder ondervinden. LVNL is voortdurend in gesprek met de omgeving en probeert de juiste balans te vinden tussen afhandeling van het vliegverkeer en het beperken van hinder.

- 6. Wat is de reden voor de LVN om piloten voor te schrijven om bij het landen op Schiphol gedurende de nacht al op 45 km afstand van het vliegveld (gemeente Bergen) op een dusdanige hoogte te vliegen dat burgers op de grond last hebben van ernstige nachtrustverstoring?**

De route gaat naar zee waar alle ruimte is om tijdig naar internationaal gebruikelijke aanvlieghoogtes op de juiste afstanden af te zakken. Het argument van het comfort van de passagier die nauwelijks merkt dat hij landt, graag afzetten in uw uitleg ten opzichte van de dagelijkse verstoorde nachtrust van de burgers op de grond.

De LVN zoekt naar een nieuw nachtelijke aanvliegeroute ivm een veiligheidsprobleem. Het veiligheidsprobleem ontstaat door een toename van de vluchten waarmee een kortere afstand tussen de landende vliegtuigen ontstaat. Er is een toename van de vluchten omdat Schiphol de tarieven laag houdt en wil concurreren met omliggende landen. Vliegtuigmaatschappijen laten burgers vliegen voor dumprijzen en mensen zullen steeds meer het vliegtuig kiezen. Het lijkt een gezonde keus daarbij voor de incidentele vliegpasagier de vliegsensatie inclusief voelbare landingsbeleving als consequentie mee te

geven als daarmee de nachtrust (en dagrust) van burgers in de landings- en startroutes verbeterd kan worden.

LVNL: De richtlijnen voor de aanvlieghoogtes zijn vastgesteld op basis van veiligheid. Er is een optimale dalhoek om stabiel te kunnen landen. Een stabiele landing is essentieel om veiligheidsrisico's te beperken, dit is ook vastgelegd in internationale regelgeving.

Het niet meer gebruiken van nachtroute ARTIP2C heeft niets te maken met toename van het aantal vluchten of tarieven. De nachtroute wordt niet meer gebruikt omdat de veiligheid niet voldoende gegarandeerd kon worden. De verkorte vliegroute was bedoeld voor zeer rustige momenten in de nacht om onnodig lang vliegen te vermijden. Helaas blijkt dat het planningssysteem van LVNL niet nauwkeurig genoeg is om de vluchten die naderen vanuit het westen en vanuit het oosten goed op elkaar te laten aansluiten voor landing op de Polderbaan.

De luchtvaartmaatschappijen betalen LVNL een vaste heffing voor luchtverkeersleidingsdiensten. Schiphol bepaalt zijn eigen tarieven.

- 7. Zeer kort (enkele dagen) voor de ingebruikneming van de nu gebruikte alternatieve nachtroute is het bewonersplatform geïnformeerd. Dit bewonersplatform representeert/representeerde niet de bewoners over wie de nieuwe nachtroute zou worden uitgevoerd. In feite is er geen enkele vorm van inspraak of vooroverleg geweest. Heeft het management van de LVN er problemen mee als dit wordt gekwalificeerd als geniepig en onfatsoenlijk?**

LVNL: Achteraf gezien was het beter en transparanter geweest om ook naar de inwoners van Bergen te communiceren over deze wijziging. LVNL zal de inwoners van gemeente Bergen in vervolg tijdig informeren. De communicatie over de sluiting van de nachtroute was gericht op de mensen die de meeste overlast zouden ondervinden, de inwoners van gemeente Castricum. De vliegtuigen vliegen daar 's nachts op 4000 voet (1200 meter) over. Bij Bergen zit het verkeer bijna twee keer zo hoog, boven de 7000 voet (2,1 kilometer). De route die nu gebruikt wordt (ARTIP3B) is niet nieuw, hij wordt na de sluiting van de andere nachtroute (ARTIP2C) meer gebruikt en daarom komt er 's nachts meer vliegverkeer over

- 8. Welk moreel recht heeft de LVNL om ons wakker te houden?**

LVNL: LVNL vindt het vervelend dat de vragensteller dit zo ervaart.

- 9. De termijn die de LVN neemt voor het onderzoeken van een andere (veiliger) nachtelijke aanvliegroute is aangekondigd als zijnde ruim 1 jaar. Deze termijn lijkt te getuigen van een laag bewustzijn bij de LVN van de consequenties van deze 'omleiding' voor de burgers aan de grond die in de baan van de omleiding wonen. Om een duidelijker beeld te krijgen van de werkwijze van de LVN hierin en om zicht te krijgen op de verantwoordelijkheid die de LVN heeft voor vliegers in de lucht en slapers op de grond hierover de volgende vragen:**

- Met hoeveel mensen van de LVNL wordt er gewerkt aan een nieuwe nachtelijke aanvliegroute?

LVNL: Er zijn ongeveer 15 mensen bezig met het project om een oplossing te vinden voor hinder die is ontstaan doordat nachtroute ARTIP2C niet meer gebruikt wordt. Inzet hierbij is dat het nachtverkeer in de toekomst weer wordt verdeeld zodat er minder hinder is onder de route ARTIP3B.

- Hoeveel dagen wordt er minimaal 1 uur aan deze route gewerkt?

LVNL: Elke werkdag wordt er aan het project gewerkt.

- Met hoeveel externe partijen wordt overleg gevoerd over een nieuwe nachtelijke aanvliegeroute (exclusief bijeenkomsten over de overlast)?

LVNL: Regelmatig wordt de voortgang ten aanzien van deze route uitgebreid besproken in de Omgevingsraad Schiphol. Betrokken partijen zijn overheden, de luchtvaartsector, bewoners en brancheorganisaties. Om u een beeld te geven van de partijen met wie er gesproken wordt; in het Regioforum van de Omgevingsraad Schiphol zitten de volgende partijen aan tafel:

- Vertegenwoordigers van de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland;
- Negen vertegenwoordigers van negen clusters van gemeenten, die geheel of gedeeltelijk liggen binnen de 48 dB(A) Lden-contour gebaseerd op 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar;
- Tien bewonersvertegenwoordigers van vijf geografisch afgebakende clusters die eveneens geheel of gedeeltelijk zijn gelegen binnen de 48 dB(A) Lden-contour gebaseerd op 510.000 vliegtuigbewegingen;
- Een vertegenwoordiger van het ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Vertegenwoordigers van de luchtvaartsector (Schiphol, LVNL, KLM en Board of Airline Representatives In the Netherlands).
- VNO-NCW West als vertegenwoordiger van het bedrijfsleven en de Milieufederatie Noord-Holland als vertegenwoordiger van de milieuorganisaties.

Ook is er separaat contact met bestuurders van betrokken gemeenten.

- Hoeveel externe overleggen zijn er gevoerd vanaf mei 2015?

LVNL: Op regelmatige basis geeft Luchtverkeersleiding Nederland aan de Omgevingsraad Schiphol de stand van zaken ten aanzien van de nachtroute.

N.b.: Onlangs heeft LVNL in de ORS en met de wethouders van de betrokken gemeentes gecommuniceerd over de vertraging die bij dit project wordt ondervonden: Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) maakte tijdens het Regioforum van de Omgevingsraad Schiphol op 26 februari 2016 bekend dat het realiseren van de beoogde definitieve oplossing van dit probleem langer duurt dan verwacht. Het streven was om medio 2016 een definitieve oplossing geïmplementeerd te hebben. Vanwege de complexiteit van de wijziging en de doorlooptijd van de benodigde technische aanpassingen die daarvoor nodig zijn, verwacht LVNL een vertraging van twee jaar. In april 2016 informeert LVNL de Omgevingsraad Schiphol

nader over de uitgevoerde analyse en de planning, inhoud en effecten van de beoogde oplossing.

- 10. De haast waarmee de nieuwe nachtroute in gebruik is genomen suggereert onverwacht sterke groei van het vliegverkeer. Dat is iets anders dan het gebruikte argument van de veiligheid. Als het op autowegen drukker wordt, komt de veiligheid ook in het geding. Het aantal vluchten op Schiphol is gelimiteerd en er bestaat druk om het quantum uit te breiden. Is dit onderzoek naar de nieuwe nachtroute daar een voorschot op? Zo ja, wat legitimeert uitbreiding voor 2020? Zo nee, is er dan geen sprake van mismanagement van de LVN dat deze aanpassing in de nachtvluchten zo halsoverkop moet worden genomen?**

LVNL: Route ARTIP3B is geen nieuwe route, het is een bestaande route. Door het niet meer gebruiken van ARTIP2C gaat al het nachtelijke vliegverkeer over ARTIP3B waardoor het verkeer op deze route sterk toegenomen is.

In de periode voorafgaand aan de beslissing om een van de beide routes tijdelijk buiten gebruik te nemen is met man en macht gezocht naar een oplossing voor het veiligheidsprobleem. Helaas is dit niet gelukt en was LVNL genoodzaakt om te besluiten de nachtroute ARTIP2C buiten gebruik te nemen. De veiligheid was in de oude situatie niet meer te waarborgen. Ook luchtvaartmaatschappijen zijn verre van gelukkig met het buitengebruik zijn van de kortste route.

Geluid meten, isolatie

- 1. Wat is het effect van het feit dat de gemeente Bergen zich onlangs heeft aangesloten bij de regio IJmond-Alkmaar Schiphol?**

Gemeente Bergen: De gemeente Bergen heeft – ondanks dat ze buiten de 48Lden contour valt - via het bestuurlijk overleg in de regio IJmond-Alkmaar mede invloed naar organen zoals het Bestuurlijk Overleg Regio Schiphol en de Omgevingsraad Schiphol. De acht gemeenten in de regio IJmond-Alkmaar hebben in januari 2016 een nieuwe Bestuurlijke Agenda vliegverkeer Schiphol vastgesteld. De agenda wordt waar nodig jaarlijks bijgesteld.

- 2. Hoe kunnen bewoners het geluid buiten houden en tóch hun woning voldoende ventileren? Als dit technisch mogelijk is gaat Schiphol de extra kosten dan ook betalen?**

Omgevingsraad Schiphol: De eerste vraag is een bouwtechnische vraag. Hier kan niet in algemene zin op geantwoord worden. Voor de tweede vraag wordt verwezen naar het algemene antwoord over isolatie hieronder bij vraag 8 e.v.

- 3. Wil de gemeente Bergen een permanent geluidmeetpunt inrichten aan de zuidkant van Bergen, bv. op het gebouw van de zusters Ursulinen, om daarmee harde feiten in handen te hebben over de feitelijk hier optredende hinder.**

- 4. Idem voor Egmond a/d Hoef (op het bedrijventerrein?) en Egmond binnen (op de RK kerk?).**

5. **De bovenstaande vragen 3 en 4 zijn extra van belang omdat er aanleiding is te vermoeden, dat wanneer een meetpunt in Heiloo in gebruik wordt genomen de verkeersleiding er voor zal kiezen om meer vliegtuigen noordelijker te laten dalen, om zo minder geluidsoverlast geregistreerd te krijgen op het meetpunt.**

Omgevingsraad Schiphol (in antwoord op vraag 3 t/m 5): in maart 2011 is door de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) – een van de voorgangers van de huidige Omgevingsraad Schiphol – een advies uitgebracht over de criteria die Schiphol hanteert bij de afweging tot het plaatsen van meetpunten. Zie bijgaande link voor dat advies met de criteria:

<http://omgevingschiphol-assets.s3-eu-west-1.amazonaws.com/wp-content/uploads/2011/02/Criteria-nieuwe-meetpunten-NOMOS.pdf>

Schiphol hanteert deze criteria bij de jaarlijkse behandeling van aanvragen voor het plaatsen van meetposten.

LVNL: Luchtverkeersleiding Nederland houdt geen rekening met de locatie van geluidsmmeetpunten in de aanwijzingen die zij geven aan het vliegverkeer. Meetpunten staan niet aangegeven op het radarscherm van de luchtverkeersleiding.

6. **Naast de eenheid Lden voor een gemiddelde geluidsbelasting per uur , kennen we als component van deze eenheid de decibel. Waarom wordt de ene decibel anders gewaardeerd dan de andere? M.a.w. waarom wordt er met twee maten gemeten? Ter illustratie: Als ik in het tijdvak van 23.00-07.00u van plan ben 60 kleine boompjes om te zagen met een bescheiden kettingzaag waarbij ik ongeveer 60 x kortdurend 70 decibel produceer, hoe lang zou het duren voor ik zou worden opgepakt voor het verstoren van de openbare orde c.q. nachtrust?**

Omgevingsraad Schiphol: Er is één maat en die is in de formele regelgeving vastgelegd: de 48 dB(A) Lden-contour voor het buitengebied en de 58 dB(A) Lden-contour voor het binnengebied. De gemeente Bergen ligt zowel buiten de contour voor het binnengebied als de contour voor het buitengebied.

Deze contouren zijn gebaseerd op decibellen. Daarbij vindt wel een weging plaats van day-evening-night (Lden). Die weging dient er juist toe om de beleving van geluidhinder in de nachtelijke uren beter tot uitdrukking te brengen in de contour.

7. **Daarnaast hoort dan de vraag wie er optreedt als nachtvluchten 60 x per nacht over mijn huis gaan waarbij de gevelbelasting ongeveer 70 dB is? De waarde van 70dB stel ik totdat het tegendeel bewezen is.**

Omgevingsraad Schiphol: De wettelijke regels ter bescherming van de omgeving worden gehandhaafd door de wettelijk onafhankelijke Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT). De 70dB die in de vraagstelling genoemd staat, komt niet voor als onderdeel van de regels ter bescherming van de omgeving in de formeel van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Hierop wordt derhalve ook niet gehandhaafd. Voor de van toepassing zijnde

wet- en regelgeving zie de Wet luchtvaart, het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en Luchthavenindelingsbesluit (LIB).

8. Isoleren woning op kosten Schiphol. Dit is ook bij andere gemeentes gebeurd. Kan dit ook in Heiloo?

Omgevingsraad Schiphol: Niet op basis van de regelgeving die hiervoor door het ministerie van IenM wordt gehanteerd. Zie de van toepassing zijnde regelgeving.

Regeling geluidwerende voorzieningen:

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0008540/2010-10-01>

Beleidsregels geluidsisolatie Schiphol:

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0026154/2009-10-01>

Heiloo ligt niet binnen de in deze regelgeving genoemde isolatiecontour van 40Ke of die van 26 LAeq voor de nacht.

Voor de stand van zaken is verder het oordeel van het ministerie van belang zoals gecommuniceerd aan de Kamer in oktober 2013:

http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/20131008_kabinetsreactie_op_advies_nnhs.pdf):

“Naast het uitvoeren van maatregelen die gericht zijn op hinderbeperkende maatregelen en het verbeteren van de kwaliteit van leefomgeving vanuit het Convenant omgevingskwaliteit, maakte de afgelopen jaren de geluidsisolatie van geluidsgevoelige objecten ook onderdeel uit van een breed pakket van maatregelen gericht op reductie van geluidhinder in de omgeving van Schiphol. In algemene zin kan geconcludeerd worden dat met de afronding van de derde fase van het geluidsisolatieprogramma (GIS-3) in 2012 het grote isolatieproject, dat reeds begin jaren »80 van start is gegaan, nu is afgerond. Het is niet te verwachten dat een project met een dergelijke omvang in de nabije toekomst nog aan de orde is. Wel is het interessant om geluidsisolatie in de toekomst als een vorm van individuele compensatie aan omwonenden in de omgeving van Schiphol te blijven aanbieden. Bij de toezegging voor de financiële bijdrage vanuit het Rijk van 10 miljoen euro aan de tweede fase voor het leefbaarheidsfonds is als voorwaarde gesteld dat deze optie vanuit het fonds open wordt gehouden. Op welke wijze hier in de tweede tranche van het leefbaarheidsfonds concreet invulling aan kan worden gegeven, zal met de medefinanciers (Schiphol, Provincie Noord-Holland) de komende periode verder worden uitgewerkt.”.

9. Woningen in de gemeente Bergen worden vergund en gebouwd volgens het laatste Bouwbesluit. De bedoeling van dit Bouwbesluit is om de bewoners een woonomgeving te bieden die geconstrueerd wordt met inachtneming van vastgestelde inzichten en normen qua veiligheid, gezondheid en milieu. Isolatiewaarden van gevels en daken dienen aan minimumeisen te voldoen om een goed binnenklimaat te garanderen. Met de isolatie worden er ook eisen gesteld aan de ventilatie. Om een hoog energielabel van een woning te scoren dient de ventilatie van de gehele woning niet permanent te draaien maar wordt het als optimum gezien als de raampartijen voorzien zijn van ventilatieroosters die naar believen open en dicht kunnen worden geschoven. Een dichte stand van de ventilatieroosters beschermt de bewoners dan weer tegen te grote zuinigheid waarmee men zichzelf zou kunnen ‘verstikken’ : de gesloten stand behoudt altijd een restwaarde van 15% ventilatie.

Een woning mag niet vergund worden als de geluidsgevelbelasting boven een vastgestelde Lden komt tenzij aanvullende isolatie- en/of andere maatregelen worden getroffen. Onze woning is met vergunning verbouwd en gemoderniseerd in 2008 en voorzien van veel glas.

De isolatie blijkt onvoldoende tegen vliegtuiggeluid bestand ondanks de uitgevoerde na-isolatie van het dak afgelopen najaar. Waarschijnlijk is het noodzakelijk driedubbelglas en/of glas met een extra brede spouw en/of verschillende glasdikte te gebruiken. En dan nog: waar haal ik dan mijn frisse lucht vandaan. Het algemene advies is om t.b.v. een goede nachtrust 's nachts de slaapkamer te ventileren. Ventileren betekent een open verbinding met de buitenlucht en dus een binnendringen van nachtluchtlawaai.

Kortom: Hoe gaat de vervuiler hiermee om; hoe gaan Schiphol en de LVN deze kosten en benodigde ondersteuning verzorgen? Hierbij geldt dat extreme overlast gedurende >1 jaar te lang is om 'even' aan te zien en horen.

Omgevingsraad Schiphol: Zie Antwoord op vraag 2 en 8.

10. Navraag naar mogelijkheden voor een bijdrage in de kosten van extra isolatie geeft het volgende antwoord BAS:

Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS): De derde en voorlopig laatste fase van het isolatieprogramma rond Schiphol is in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd door de projectorganisatie Project Geluidsisolatie Schiphol (Progis). Bewoners bij wie in het verleden in het kader van dit programma geluidisolatiewerkzaamheden zijn uitgevoerd, kunnen met vragen nog steeds terecht op www.progis.nl. Nieuwe aanvragen worden niet meer in behandeling genomen.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoezo worden er geen nieuwe aanvragen in behandeling genomen? Is onze overlast anders?

Omgevingsraad Schiphol: Zie antwoord op vraag 8.

11. Waarom wordt er alweer met 2 maten gemeten? Waarom moet de burger naar de rechter om deze willekeur te corrigeren?

Omgevingsraad Schiphol: De burger hoeft niet naar de rechter. De regelgeving is helder dat Heiloo en Bergen buiten de isolatiecontour vallen. Het kan uiteraard dat er een wens is om daar wel binnen te vallen. Dan is de eerst aangewezen weg het zoeken van contact met de regelgever c.q. het ministerie over deze kwestie.

12. De gemeente Bergen wordt genoemd als buitengebied. Dat is een schijnverdeling en verwerpelijk. Wij hebben langdurig last van nachtluchten en of er nu voor de LVN en/of Schiphol sprake is van een buitengebied is niet relevant. Het gaat om de overlast op de grond gedurende de nacht.

LVNL: De indeling binnen- en buitengebied is geen bepaling van Luchtverkeersleiding Nederland of van Schiphol maar van de overheid. Ondanks dat Bergen als buitengebied is

aangemerkt heeft Luchtverkeersleiding Nederland aandacht voor uw gemeente en de hinder die u ervaart.

Omgevingsraad Schiphol: Voor de wettelijke bescherming en de isolatie is wel degelijk de ligging ten opzichte van de contouren relevant. Zo is neergelegd in de regelgeving. Je kunt dan vervolgens twee dingen doen:

- Helderheid scheppen op welke wijze een structurele wijziging van de (nachtelijke) route tot een verplaatsing van de relevante contouren leidt en wat de consequenties daarvan zijn voor de betreffende gebieden;
- Volharden in de weerstand tegen de gehanteerde contouren. In dat geval geldt dezelfde aangewezen weg als genoemd bij vraag 11.

13. De LVN en Schiphol hebben de morele plicht om lasten te verlichten en aanpassingen aan woningen te vergoeden nu een extreem lange 'onderzoeksfase' naar alternatieve nachtroute is aangekondigd.

Omgevingsraad Schiphol: De verplichtingen die op de luchtvaartsector rusten zijn in Nederland neergelegd in formele wet- en regelgeving. Er zijn ten aanzien daarvan (of: met behulp daarvan) twee wegen te bewandelen. Die zijn bij de voorgaande vraag geschetst.