

Informatieavond Vliegverkeer Schiphol

Datum : 21 januari 2016

Plaats : De Breeck, Bergen

Verslag

Ordevraag: Kunnen schriftelijk ingediende vragen worden voorgelezen?

Afspraak dat alle schriftelijk ingediende vragen op schrift worden beantwoord.

Ter verduidelijking: 1 voet = 0,3048 meter en 1 nautische mijl = 1852 meter

Joop Heijne (Buurtvereniging Kruidenbuurt): Waarom komen vliegtuigen boven Bergen op 600m (2000 voet) aanvliegen en niet in glijvlucht op 2,5 kilometer hoogte?

Jasper Daams (LVNL): In de luchtvaart rond Schiphol zijn er drie verschillende standaardhoogtes in gebruik: 6000, 3000 en 2000 voet. Er zit minimaal 1000 voet verschil tussen de laagste twee vlieghoogtes vanwege de veiligheid. Met deze laagste twee vliegniveaus worden de vliegtuigen naar twee parallelle banen (Polderbaan, Zwanenburgbaan) geleid zodat de eindnadering zonder kans op botsingen kan verlopen.

Tussen 6000 en 3000 voet zit er een schakelmoment vanwege omschakeling in de manier van bepaling van de hoogte; dit heeft te maken met de luchtdruk.

Joop Heijne: Waarom heeft u maar drie vliegniveaus?

Jasper Daams (LVNL): 2000 voet is de laagste aanvlieghoogte i.v.m. kans op botsingen met objecten zoals radiomasten en windmolens. Het vliegniveau erboven ligt minimaal 1000 voet hoger i.v.m. het voorkómen van onderlinge botsingen (veiligheid). Tussen 6000 en 3000 is er een omschakelmoment voor de vliegtuigen hoe ze hun hoogte bepalen; ze moeten schakelen van standaardluchtdruk naar lokale luchtdruk. De standaardluchtdruk geeft geen vaste hoogte omdat de lokale luchtdruk ter plaatse varieert. Tussen 6000 en 3000 voet zijn er geen technische mogelijkheden om de hoogte en dus het verschil tussen vliegtuigen te kunnen waarborgen.

Joop Heijne: Waarom niet op hoger niveau de daling inzetten?

Jasper Daams (LVNL): Een daling is gemiddeld zo'n 1000 voet per 3,1 nautische mijl. Technisch zou een daling op hoger niveau ingezet kunnen worden als je al bij Texel luchtruim tot je beschikking zou hebben. Schiphol heeft echter te maken met veel tegelijkertijd aanvliegend luchtverkeer en moet om de benodigde capaciteit voor het landen te hebben 'treintjes' maken om vliegtuigen kort na elkaar af te kunnen handelen. Invlechten bij Texel kan technisch ook maar dan zou je een heel lange eindnadering maken (met veel omvliegen).

Het indraaien en invlechten van de eindnadering wordt in principe vormgegeven ongeveer vanaf Zandvoort, zo dicht mogelijk bij de landingsbaan. Wordt het in de lucht drukker dan worden vlieglussen

naar het noorden gemaakt zelfs tot aan Alkmaar/Bergen; de vlieghoogte blijft daarbij op 2000 voet, de hoogte waarop de eindnadering kan worden ingezet.

Henk Weeteling (Vereniging Dorpsbelangen Egmond Binnen):

Binnen een jaar is het Luchtverkeer met 49% toegenomen (bron: BAS). Uit BAS blijkt heel vaak een lagere vlieghoogte. Kan LVNL de vliegers aan 2000 voet (600 m) - als maximum én minimum vlieghoogte – houden (en dus niet op 450 meter)?

Jasper Daams (LVNL): Standaard afhandeling procedure is op 2000 voet aanvliegen naar de eindnadering en daarna het laatste stuk volgens een vast dalprofiel op een radiosignaal naar de landingsbaan. Als er daadwerkelijk recht boven Egmond Binnen op 450 m wordt gevlogen dan kan dat alleen zijn vanwege een bijzondere situatie.

Henk Weeteling: Er wordt regelmatig recht boven Egmond Binnen op 450 meter gevlogen (bron: BAS).

Jasper Daams (LVNL): LVNL zou dit zeer vreemd vinden en geeft aan dat dit ook niet de bedoeling is. Als het daadwerkelijk zo is moet dat specifiek uitgezocht worden (= toezegging afspraak LVNL/bewonersvereniging).

Toevoeging LVNL

Zowel op de website VliegverkeerInzicht als in de eigen systemen van LVNL is dit nagekeken en er zijn geen vluchten gevonden die op 450 meter hoogte gevlogen hebben. Het ongecontroleerde verkeer mag ter hoogte van Egmond Binnen tot 1500 voet (ongeveer 500 meter) hoogte vliegen. Derhalve kan het Schipholverkeer niet lager vliegen dan 2000 voet (ongeveer 600 meter).

Henk Weeteling: Kan het vliegverkeer beter gespreid worden?

Johan Weggeman (Omgevingsraad Schiphol): De Omgevingsraad heeft te maken met bewoners aan alle vijf de start-/landingsbanen van Schiphol en verenigt diverse clusters van bewoners en Schiphol. In de Omgevingsraad is het punt van spreiding expliciet aan de orde geweest in 2008 en er zijn toen afspraken gemaakt. Er is uitvoerig onderzoek gedaan naar welke banen welke overlast geven voor de omgeving. De raad heeft met alle partijen gewogen wat de beste regels en afspraken zijn voor hinderbeperking. Vervolgens is een preferentietabel opgesteld bij welke weersomstandigheden en condities welke banen ingezet worden.

Henk Weeteling: De Dorpsvereniging Egmond Binnen begrijpt dit en voert aan dat ze geen lid mocht worden van de Omgevingsraad Schiphol en dus niet kon meepraten in de Omgevingsraad. Met andere woorden: binnen de clusters (binnengebied) zijn er afspraken gemaakt en buiten de clusters is iedereen aangewezen op de goede wil van LVNL. Er wordt meer begrip gevraagd voor hinderbeperking in het buitengebied waar ook mensen wonen.

Johan Weggeman (Omgevingsraad Schiphol): De volumetoename van Schiphol leidt tot extra hinder; daarin moeten we elkaar niet voor de gek houden. De volgende vraag is: waar slaat de groei neer? Bij de

huidige 450.000 vluchten (2015) loopt Schiphol voor de preferente banen (Kaagbaan, Polderbaan) steeds vaker tegen zijn maximum aan. In de praktijk betekent dit dat door volumegroei vliegverkeer vaker door secundaire banen (Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan) opgevangen wordt. Noodzakelijkerwijs leidt ook dat tot spreiding.

Vraag: Waarom vaste routes en geen spreiding in aanvliegen van de Polderbaan?

Jasper Daams (LVNL): De vliegtuigen worden in direct contact tussen verkeertoren en vlieger naar de landingsbaan geleid. Samenspel en interactie tussen vlieger en verkeersleider leidt vaak al tot enige spreiding. De visie van LVNL is om meer met vaste routes te vliegen; tegelijkertijd is het heel moeilijk bij vaste routes de uurcapaciteit te realiseren die nodig is voor afwikkeling van alle landende vluchten. Voorlopig is er nog wel de spreiding die er nu is.

Peter van Huissteden (wethouder gemeente Bergen): Voor Egmond Binnen (en andere kernen) wordt gevraagd om wat meer te spreiden. Het recht overvliegen of juist enkele honderden meters verderop maakt soms al verschil voor de geluidsbeleving in een dorp.

Johan Weggeman (Omgevingsraad Schiphol): Bundeling of spreiding is een buitengewoon moeilijk vraagstuk en een lastige afweging. De wens van partijen, met name bestuurders, is om meer gebundeld te vliegen. Bij spreiding zijn er meer geluid gehinderden en blijft er minder ruimte beschikbaar voor woningbouw. LVNL vliegt dan ook in principe over vaste routes. (**Toevoeging LVNL** alleen bij het starten en in de nacht zijn er vaste routes, overdag zijn er voor landend verkeer geen vaste routes)

Leon Damink: Besprekingen in de Omgevingsraad gingen over hinderbeperking voor het binnengebied; daarop zijn de banen gekozen voor de nachtelijke aanvliegen. Hoe ziet u dat in relatie tot het buitengebied?

Hans Olsthoorn (Omgevingsdienst IJmond): Het buitengebied doet volop mee in het bestuurlijk overleg. Het beleid van de Regio IJmond-Alkmaar is gericht op vliegen over dunbevolkte gebieden. Het buitengebied heeft de afgelopen jaren al meegeprofiteerd van genomen maatregelen voor hinderbeperking van het binnengebied. De belangrijkste tegenvaller – losstaand van binnen-/buitengebied - heeft te maken met nog niet gerealiseerde hinderbeperking in de avonduren door het uitstellen (sinds 2012) van het invoeren van glijvluchten.

Leon Damink: Is er verschil tussen cargo en passagiers; in aanvliegen; aanvlieghoogtes; aanvliegtijden nachtelijke uren en overdag?

Jasper Daams (LVNL): LVNL maakt in de afhandeling geen onderscheid tussen vrachtvliegtuigen (cargo) of passagiersvliegtuigen. Voor LVNL is een vliegtuig een vliegtuig. Wel is het zo dat cargovluchten vaak wat grotere toestellen zijn en mogelijk ook vliegtuigtypes die meer geluid maken.

Leon Damink: Ontwikkeling van een mogelijk nieuwe naderingsroute vanuit het oosten: waar komt die te lopen?

Jasper Daams (LVNL): De vaste naderingsroute loopt van Lelystad over het Gooi en bij Woerden een bocht via Nieuwkoop naar Aalsmeer.

Deze baan mag LVNL inzetten als het druk genoeg om de Aalsmeerbaan in te zetten en als het niet zo druk is dat LVNL de volle capaciteit nodig heeft; dat is nu in de winter twee uur per dag.

Leon Damink: Een Nomos meetmast; is dat mogelijk boven Egmond Binnen?

Hans Olsthoorn (Omgevingsdienst IJmond): Een Nomos-meetpunt kan alleen zonder kosten worden gerealiseerd en in principe alleen binnen de 48 Lden-contour met instemming van de Omgevingsraad (in concurrentie met andere gemeenten).

Leon Damink: Gemeente Bergen kan dus geen Nomos-mast plaatsen omdat ze in het buitengebied valt?

Hans Olsthoorn (Omgevingsdienst IJmond): Een gemeente kan eventueel zelf een eigen meetpunt installeren. Met zo'n eigen meetpunt kunnen lagere geluidsniveaus gemeten worden beneden 60 dBA. Voor controle op handhaving heb je geen meetpunt nodig. De handhaving van regels gebeurt op basis van berekeningen. Meetmasten moet je eigenlijk zien als een evaluatie instrument (vinger aan de pols) om te kijken hoe geluidsniveaus rond Schiphol zich ontwikkelen. Lawaaiige toestellen betalen overigens wel hogere landingstarieven.

Jasper Daams (LVNL): De suggestie is gewekt in een schriftelijke vraag dat LVNL vliegtuigen om meetmasten heen kan laten vliegen. Dat is niet mogelijk en gebeurt dus ook niet. LVNL weet ook niet waar alle meetmasten staan.

De heer Kruijer (Heiloo): Dhr. Kruijer heeft diverse contacten met Schiphol en o.m. discussie gehad met het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Als je een klacht indient krijg je een standaardverhaal terug. Uit zijn eerdere contacten met LVNL is verteld dat hoogtemeters niet goed werken als een vliegtuig indraait; kan dit de 450 meter hoogte in BAS verklaren?

Toevoeging LVNL

Nee dit kan niet de oorzaak zijn van een mogelijke hoogte van 450 meter omdat de hoogtemeter op deze hoogte al ingesteld is op de plaatselijke luchtdruk.

De heer Kruijer: Waarom vliegen de vliegtuigen bij IJmuiden al op 600 meter? De uitleg van LVNL is om zo snel mogelijk te kunnen indraaien en te kunnen landen op Schiphol. Door drukte in het vliegverkeer op Schiphol gebeurt dit indraaien tegenwoordig steeds vaker veel noordelijker, o.m. bij Heiloo, Egmond en Bergen. Door economische belangen ingegeven wordt de lage aanvlieghoogte bij drukte standaard aangehouden. Past bij drukte niet een hogere aanvliegeroute?

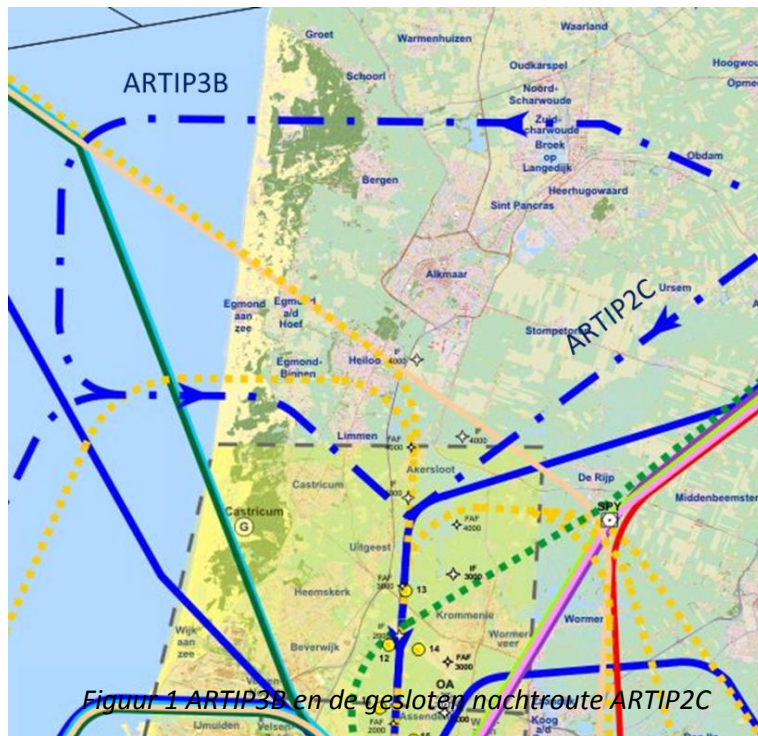
De heer Kruijer: Zouden Heiloo, Egmond Binnen en Bergen niet gewoon rechtstreeks in het overleg van de Omgevingsraad moeten zitten nu bij drukte de aanvliegeroutes op 2000 voet naar het noorden verschuiven?

Welke instantie verplicht u om zo laag aan te vliegen?

Er zijn internationale regels vastgesteld door ICAO (International Civil Aviation Organization). De procedures van LVNL zijn gebaseerd op deze regelgeving.

Arnold Hermans (Schoorl): Ik woon recht onder de aanvliegeroute van de nachtvluchten waardoor ik weinig slaap. Kan de LVNL toelichten wat het verschil is in de nachtvluchten vóór en na 28 mei 2015?

Vanwege de tijdelijke sluiting van de verkorte nachtroute ARTIP2C gaat sinds 28 mei 2015 al het nachtelijke vliegverkeer via ARTIP3B. Daarvoor werd het verkeer verdeeld over de twee nachtroutes. De nachtroute wordt gebruikt tot 6.00 uur, met uitloop tot 6.30 uur. Op dit moment is LVNL bezig om een oplossing te vinden voor de nachtroute.



Arnold Hermans: Ik begrijp niet waarom in de huidige situatie die 2,5 km aanvliegeroute in de nacht niet mogelijk is. Er is toch voldoende manoeuvreerruimte boven de Noordzee?

LVNL: Graag verduidelijking van de vraag. Het is niet duidelijk welke 2,5 kilometer er bedoeld wordt (hoogte, afstand)

Arnold Hermans: De Lden is voor het meten van nachtvluchthinder een minder adequate normering omdat met de Lden een gemiddelde is van 'day evening en night' metingen. Voor bewoners in de buurt van Schiphol is zo'n berekening te verklaren omdat die bewoners alle momenten van de dag last van

geluid hebben. Bewoners onder een nachtvluchtzone hebben echter een onevenredig extra nadeel omdat de cijfers worden uitgemiddeld over een etmaal. Waarom hier dan toch Lden?

Hans Olsthoorn (Omgevingsdienst IJmond): Geluidniveaus in de nacht tikken in de Lden zwaarder door in de berekening dan overdag; ook in de berekening voor toelaatbare hinder.

Johan Weggeman (Omgevingsraad Schiphol): de Lden wordt binnen en buiten Nederland breed toegepast, niet alleen voor de luchtvaartsector.

Arnold Hermans: Het is een sommetje waardoor meer of minder vliegverkeer voor dag of nacht kan worden toegelaten. Prima dat dag- en nachtberekeningen worden meegenomen waar mensen wonen die van beide last hebben. Als je de Lden loslaat op een gebied met alleen maar nachtverkeer dan moet je de specifieke nachtoverlast toch meten?

Johan Weggeman (Omgevingsraad Schiphol): Lden is een internationaal erkende en geaccepteerde norm voor vliegverkeershinder, maar bv. ook voor wegverkeer. Ik zou niet pleiten voor het terzijde schuiven van de Lden. Het is een breed geaccepteerde norm niet alleen voor de luchtvaartsector

Arnold Hermans: Waarom gaan de nachtvluchten niet hetzelfde als de dagvluchten? Waarom vliegen ze 's nachts precies over één lijntje vliegen? Het begrip 'hinderbeleving'; worden de decibellen daar anders van?

Jasper Daams (LVNL): De dagprocedure ook 's nachts uitvoeren zou voor LVNL veel makkelijker zijn. Er zijn 's nachts allerlei extra regels die bedoeld zijn om geluidhinder te beperken en concentreren. Uit de vraagstelling blijkt overigens ook dat niet iedereen daar voordeel bij heeft. LVNL kan de regels daarover niet veranderen.

Arnold Hermans: Veel geluid producerende toestellen krijgen een hoger landingstarief. Dat geld gaat nu naar Schiphol en niet naar geluidgehinderden. Kan dat geld niet naar de isolatie van mijn woning?

Hans Olsthoorn (Omgevingsdienst IJmond): Er is een Schadeschap Schiphol dat geld voor isolatie beschikbaar stelt voor geluidgehinderden; dat is nu alleen beschikbaar voor ernstig geluidhinderden in het binnengebied. Voor het buitengebied is er geen regeling.

Vraag (): Meten is weten. Hoe kan op die harde geluidsmaat gehandhaafd worden als er hier geen meetpunten zijn?

Johan Weggeman (Omgevingsraad Schiphol): De geluidmaat gaat over de totale vlieghinder binnen de contour en niet over een specifiek punt. Zoals eerder aangegeven: de totaalmaat wordt gehandhaafd.

Vraag (): Waarom geen 2,3 km (flightlevel 70) hoogte i.p.v. 600 meter hoogte?

Jasper Daams (LVNL): 's Nachts wordt er op flightlevel 70 (7000 voet) gevlogen als een vliegtuig vanuit het oosten komt en een bocht gaat maken boven de Noordzee. Op vlieghoogtes wordt gehandhaafd door Inspectie Leefomgeving en Transport. Er zijn nog meer regels waarmee LVNL rekening moet houden.

Jaap de Boer (Wijkvereniging Aagtdorp): Er is sinds een jaar een lus die er eerst niet was. Er is begrip voor dat vliegtuigen érgens moeten vliegen, maar er zijn minder dicht bevolkte gebieden 10 km noordelijker. Waarom is de nachtroute niet noordelijker gelegd?

Jasper Daams (LVNL): Het ontwerp voor de huidige routes is geruime tijd geleden gemaakt. Naar de toekomst kijkend zou de route verschoven kunnen worden. Op dit moment wordt hard gewerkt aan een definitieve oplossing. Er bestaat nu een beeld hoe de oplossing eruit zou kunnen zien en dat beeld is dat LVNL er vanuit gaat dat dit deel van de route er dan niet meer is. Er is nu een keuze tussen twee manieren van aanvliegen. LVNL wil de keuze weghalen door altijd via de korte route te vliegen. Dat vraagt nogal wat van LVNL m.n. in de doorlooptijden. Dit gaat men binnenkort in de ORS bespreken. Mocht dit niet lukken dan kan LVNL de bestaande route nog eens kritisch bekijken. Als er zou worden geschoven met de route leidt dit vervolgens tot mogelijk andere knelpunten.

De heer Van Dijk: Wat is de hinder op 2000 meter en wat zou je dan nog (wel) mogen horen?

Jasper Daams (LVNL): Het wel of niet horen van vliegtuigen is verschillend van persoon tot persoon. De meneer achter u slaapt er niet van.

Mw. ():: In de ochtenduren tussen 05.00 en 06.00 uur hoor je echt alles; wat wordt er aan de ochtenduren gedaan?

Jasper Daams (LVNL): Er is onderzoek naar nachtvluchten gedaan. Zo blijkt de vroege ochtend inderdaad een probleem; in de ochtend vliegen vooral grote toestellen die meer geluid produceren.

John Behr (Wijkorganisatie Bergen aan Zee): In Frankfurt en Londen zijn er bijna geen nachtvluchten. Hoe kan het dat het daar wel lukt?

Hans Olsthoorn (Omgevingsdienst IJmond): Frankfurt heeft nachtvluchten verplaatst naar andere Duitse luchthavens. In London is de isolatie van huizen veel minder dan in Nederland. Daardoor moest men daar verder terug in nachtvluchten. Trend Europa: minder nachtvluchten. Inzet Regio: alleen mainport gebonden vluchten toelaten op Schiphol; charters niet in de nacht en ochtenduren vanwege relatief veel hinder op die uren.

Michiel Lubbers (Heiloo): Waarom Polderbaan (preferente baan) op 2000 voet en Zwanenburgbaan op 3000 voet? Bij aanvliegen van de Polderbaan vlieg je vooral over kernen zoals Bergen, Alkmaar Heiloo. Vanuit het oosten naar de Zwanenburgbaan is er veel meer poldergebied. Waarom worden de hoogtes voor deze banen niet omgedraaid?

Jasper Daams (LVNL): het heeft te maken met versprongen banen; de Polderbaan ligt wat noordelijker. Op het moment van indraaien moet het vliegtuig de juiste hoogtebuffer hebben; pas daarna mag deze gaan zakken. Deze hoogtebuffer blijft nu gehandhaafd door de noordelijker ligging van de Polderbaan. Andersom heb je dat voordeel niet.

Michiel Lubbers: Ik begrijp uw antwoord; tegelijk ook vandaag gezien: De Zwanenburgbaan wordt niet gebruikt. Wat als de Zwanenburgbaan niet gebruikt hoeft te worden. Zou je de Polderbaan dan niet op 3000 voet kunnen inzetten?

Jasper Daams (LVNL): Er zit een veiligheidsrisico aan als je hoogtes gaat wisselen, omdat vliegers daar niet op rekenen. Een paar jaar geleden is er een onderzoek naar gedaan. Nu niet paraat. LVNL komt hier in schriftelijke beantwoording op terug.

Toevoeging LVNL: Omdat de Polderbaan een primaire baan is wordt daar ook op geland als de Zwanenburgbaan niet in gebruik is. Op dat moment moet ook verkeer vanuit het westen en het oosten indraaien naar deze baan. Ook hiervoor moet het hoogteverschil van 1000 voet gegarandeerd zijn als de vliegtuigen op elkaar af vliegen. Omdat uitgangspunt voor de veiligheid is uniformiteit van procedure kunnen deze hoogtes buiten de pieken niet omgewisseld worden.

Mw. []: Het voorlopige plafond ligt op 500.000 vliegbewegingen per jaar. Is dit een technisch plafond of moeten we er vanuit gaan dat er in de toekomst nog meer vliegbewegingen bijkomen?

Johan Weggeman (Omgevingsraad Schiphol): Nu is er een milieuplafond, namelijk maximaal 500.000 vliegbewegingen per jaar tot 2020. Na 2020 mag - als er milieuwinst geboekt is (stillere aanvlieprocedures, vlootvernieuwing etc.) - wordt de milieuwinst verdeeld tussen de omwonenden en Schiphol. Daarmee heeft Schiphol een stimulans om vaart te maken met milieu.

Mw. []: Waar ligt dan het technisch haalbare plafond voor Schiphol?

Jasper Daams (LVNL): Voor LVNL is het plafond de uurcapaciteit binnen de milieuregels van drie banen (2 start en 1 landingsbaan bij een startpiek en 2 landingsbanen en 1 startbaan bij een landingspiek, nu: 110 vluchten per uur). Als je dit doorrekent ligt het technisch plafond ver boven de 500.000 vluchten, afhankelijk van de vraag/spreiding over de dag. De milieugrens is nu de belangrijkste grens.

Mw. []: Is dit ook de veiligheidsgrens?

Jasper Daams (LVNL): De veiligheidsgrens is verrekend in de maximale uurcapaciteit. Of de maximale uurcapaciteit 4 uur of 10 uur achtereen duurt, dat maakt het vliegen niet meer of minder veilig.

Gerrit Dassel (Schoorl oost):

U sprak over milieuplafond. In de inleiding is niets gezegd over de fijnstofproblematiek. Neemt de regio dit mee in het bestuurlijk overleg?

Hans Olsthoorn (Omgevingsdienst IJmond): Vorig jaar is er ultrafijnstof onderzoek uitgevoerd. Nabij startbanen Schiphol is extra veel ultrafijnstof gemeten. Verderweg zijn de concentraties niet meetbaar (mede door de grote vlieghoogte). Het wegverkeer is dan een veel belangrijker bron.

Johan Weggeman (Omgevingsraad Schiphol): Daarna is er nog een RIVM studie gedaan. In stedelijke gebieden zijn gelijke concentraties gevonden. Over ultrafijnstof is internationaal nog heel weinig bekend. Er is afgesproken op korte termijn een vervolgstudie uit te voeren in samenwerking tussen RIVM en ORS.

Mw Luttik (Kies Lokaal): In NoordHollands Dagblad lees ik dat er spanningen in de Omgevingsraad zouden zijn. Daar worden ook belangen van inwoners vertegenwoordigd. Kunt u hierover iets meer vertellen?

Johan Weggeman (Omgevingsraad Schiphol): Waar meer belangen zijn is er altijd een gesprek; er zijn soms stevige gesprekken. Het feit dat recent iemand is opgestapt staat los van de gesprekken die op dit moment inhoudelijk gevoerd worden .

Jasper Daams (LVNL): Bewoners hebben in de Omgevingsraad echt een vinger in de pap. In de Omgevingsraad moeten meerdere partijen concessies doen; dat geldt zowel voor de sector als voor bewoners.

De heer []: Geluid en vlieghoogte. Geluid wordt berekend; mensen hebben (toenemend) klachten. Hoe kunnen wij meten en hoe wordt e.e.a. aan de bewoners gecommuniceerd? Hoe kunnen wij technisch aantonen dat er (toenemende) overlast is?

Hans Olsthoorn (Omgevingsdienst IJmond): Er wordt gerekend aan geluid en er wordt op 10 milieuregels gehandhaafd. De Omgevingsdienst vindt aanscherpen van de regels belangrijk. Bv. er mag bij aanvliegen niet meer dan 15% afgeweken worden, terwijl in de praktijk maar 1 á 2 procent wordt afgeweken van de voorgeschreven routes. De Omgevingsdienst vindt dat de norm van 15% dan ook veel te ruim is. De Omgevingsdienst zoekt het aanscherpen van de regels vooral in de criteria die gelden voor de milieugrenzen i.p.v. het meten van vliegtuiglawaai.

Marcel Halle (D66): Er zijn prachtige kaartjes gepresenteerd met de vliegbewegingen per dag. Idealiter zou alles wat hier vanavond besproken is in één keer zichtbaar moeten zijn als check op wat vanavond door bewoners op tafel is gelegd. Een plaatje met afwijkingen/overschrijdingen kan mede bepalend zijn of dit gebied wel of niet in een binnen- of een buitengebied zou moeten vallen. Zijn alle afwijkingen in vliegbewegingen en procedures inzichtelijk en kunt u met één druk op de knop alle vliegbewegingen zichtbaar maken die niet voldoen aan de milieuregels?

Jasper Daams (LVNL): LVNL werkt met een managementinformatiesysteem en gebruikt Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's) waarop gestuurd wordt. LVNL zou een query kunnen bouwen waarop afwijkingen (vlieghoogtes, vliegroutes) zichtbaar worden.

Hans Olsthoorn (Omgevingsdienst IJmond): Het voorstel van de heer Halle wordt ter overweging meegenomen in het overleg van Regio IJmond-Alkmaar.

Johan Weggeman (Omgevingsraad Schiphol): Er is een wettelijke definitie over binnen-/buitengebied; de 48Lden en 58Lden (2003). Dit gebied valt circa 13 kilometer buiten de 48Lden en valt dus in het buiten-buitengebied. Welke ambitie heeft u? Waar stuur je op als regio? Mijn advies is het over optimaliseren/verleggen van routes te hebben; wellicht zinvoller dan rekenexercities. Tenslotte: meten en rapporteren gebeurt al; de ILT rapporteert elk half jaar over de realisatie en afwijkingen van vliegbewegingen.

Leo van der Meulen: suggereert een uiterste noordelijke vlieggrens als tussen Zuid- en Noord Korea 😊.

Afsluiting

Wethouder Van Huissteden (gemeente Bergen): Het was voor velen een interessante avond. De vraag is wel of de uitkomst ook voor iedereen bevredigend was. Voor de gemeente Bergen is vliegverkeer in de huidige vorm en omvang een nieuw fenomeen. Nog niet alle antwoorden zijn duidelijk of geheel duidelijk. De schriftelijk gestelde vragen worden beantwoord met het verslag. Een paar vragen blijven nog boven de markt hangen:

1) Vlieghoogte en kiezen voor vaste route of wat meer verspreiden; 2) De beleving van overlast; los je dat op met een meetpunt? 3) De nachtroute van oost naar west over zee en weer terug? 4) Het leven met overlast terwijl die er eerder nooit was; 5) Hoe groot is de kans op het genoemde alternatief en wanneer is die korte route bekend?

Jasper Daams (LVNL):

Het alternatief voor de oost-west route is inderdaad even ter sprake geweest. Er is echter geen concrete datum te noemen op dit moment, hoe graag LVNL dat ook zou willen. Als we hier meer informatie over hebben dan communiceren we dit aan u.