

Evert Visser  
EJV Mediaproducties  
06-11775352  
ejvmediaproducties@gmail.com

## **Informatieavond vliegtuighinder**

### **Donderdag 24 januari 2019**

**Wanneer wordt geluidsoverlast van vliegtuigen minder en (hoe) kan dat worden bereikt? Kunnen vliegmaatschappijen boetes krijgen als ze de geluidsnormen blijven overtreden? Hoeveel klachten zijn er in de gemeente Bergen en neemt het aantal toe? Dat waren belangrijke vragen van bezoekers van de informatieavond over vliegtuighinder in Herberg Binnen in Egmond-Binnen op 24 januari 2019. De Bergense politieke partij KIES Lokaal was initiatiefnemer van de bijeenkomst.**

Sprekers waren Sandro Broeke van Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS), Wouter Dalmeijer van NV Luchthaven Schiphol, Jacobje Visser van GGD Hollands Noorden, Hans Olsthoorn van Omgevingsdienst IJmond en Sebastian Dinjen, bestuurlijk vertegenwoordiger van de regio IJmond-Alkmaar bij de Omgevingsraad (en wethouder van Velsen). Ook Peter van der Werf van Luchtverkeersleiding Nederland was aanwezig.

#### **BAS: aantal klachten neemt toe**

BAS inventariseert vragen en klachten van mensen die last hebben van vliegtuiglawaai via onder andere het geautomatiseerde klachtenregistratiesysteem. Klachten komen binnen via de website, telefoon, brief en fax. BAS gebruikt de gegevens om de omgeving te informeren, evenals bijvoorbeeld het Ministerie, Omgevingsraad Schiphol en de Luchtverkeersleiding. De organisatie registreert de aantallen melders en de aard van de vragen en klachten en presenteert overzichten per gemeente en dorpskernen. Dat doet BAS via nieuwsbrieven, cluster kwartaalrapportages en de jaarrapportage. Broeke: "We brengen de hinder zo goed mogelijk in kaart." De uitkomsten worden eveneens meegenomen in het regio-forum van de Omgevingsraad IJmond (de eerstvolgende op 8 maart) met daarin de luchtverkeer-sector, de luchtverkeersleiding, Schiphol, afgevaardigden van de lokale, provinciale en landelijke politiek en bewonersvertegenwoordigers. Wat doet BAS niet? BAS kan niet het vliegverkeer stoppen, routes wijzigen, beleid maken, meetposten

toewijzen of claims toewijzen. Broeke: “Dat ligt niet in onze macht. Informeren is onze belangrijkste taak.”

### **Wat telt BAS?**

BAS neemt in zijn analyse en onderzoeken de melders mee die van 1 tot 500 klachten per jaar indienen (de focusgroep). Mensen die jaarlijks meer klachten indienen, worden in het onderzoek niet meegenomen omdat dit een vertekend beeld zou geven. Net als landelijk is het klachtenaantal van inwoners van Bergen de afgelopen vijf jaar jaarlijks toegenomen. In Bergen is er een toename omdat het vliegverkeer en daarmee het aantal landingen op de Polderbaan is gestegen. Bergen volgt de landelijke trend met uitzondering van 2015 en 2016. In 2015 verdubbelde het aantal melders in de gemeente ten opzicht van het jaar ervoor (van 60 naar 120 melders). Toen werd de verkorte nachtnaderingsroute (ARTIP 2C) gesloten vanwege veiligheidsredenen. Het betreft de oostelijke vliegroute van en naar Schiphol. Hierdoor gebruiken 's nachts alle vliegtuigen de westelijke route over de BUCH-gemeenten. De gemeente Bergen heeft van deze afsluiting behoorlijk veel hinder ondervonden, aldus Broeke. Dit is overigens nog steeds de situatie. In 2016 nam het aantal klachten opnieuw toe omdat de Polderbaan in dat jaar vaker werd gebruikt voor landingen. Broeke laat weten dat het aantal klachten in 2018 verder toenam. De situatie in de gemeente Bergen: in 2018 lieten 136 melders van zich horen (unieke personen: geteld ongeacht het aantal meldingen per persoon). Zij klaagden samen 1354 keer. Broeke kan de toename van vorig jaar niet verklaren, mede omdat het aantal vliegbewegingen niet toenam. Een toehoorder in het publiek vermoedt daarentegen de reden. “Omdat mensen zich steeds meer gaan irriteren en dat er weinig wordt bereikt.” Broeke antwoordt dat niet is onderzocht of de irritatie bij iedereen toeneemt. BAS lanceert op 15 maart haar nieuwe website met nog actuelere informatie (24 uur per dag) en een vernieuwd klachten- en vragensysteem. Deze website is beter toegankelijk voor de mobiele telefoon, iPads en iPhones.

### **Vragen vanuit het publiek**

#### **-Om welk soort klachten gaat het?**

95% procent van de klachten is geluidgerelateerd met als gevolg slaapproblemen. Andere klachten gaan over de aantasting van het milieu en hun leefomgeving, met name luchtkwaliteit en als laatste veiligheid, bijvoorbeeld vliegen over bewoonde gebieden. De gemeente Bergen wijkt hiermee niet af van het landelijke beeld.

### -Hoe onafhankelijk is BAS?

BAS probeert zo onafhankelijk mogelijk de hinder in kaart te brengen. Amsterdam Airport Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland zijn onze moederbedrijven. We zijn echter een stichting en dus niet in dienst van de luchthaven, hoewel de luchthaven wel zorgt dat de stichting financieel kan bestaan. Eigenlijk is niemand echt onafhankelijk, maar als u onze rapportages leest dan sparen we Schiphol en de luchtverkeersleiding niet. Als ik dat wel had gedaan, dan zou u allemaal 'zonnetjes' zien en dat ziet u absoluut niet terug in de uitkomsten."

### -Wat gebeurt er met de rapportages?

De informatie wordt behandeld in het regioforum, het komt ook op onze website terecht en gaat naar 8.500 omwonenden. Het regioforum kan iets met de klachten doen, BAS niet.

-De aanvliegeroutes die u toont zijn theoretische routes. Zo zijn theoretische routes gepland tussen Bergen en Aagtdorp (Schoorl), maar in de praktijk zie ik dat ze om de haverklap over het centrum van Bergen vliegen. Ik denk dat uw presentaties niet zijn voorzien van het reële beeld.

De tracks die wij laten zien zijn echt gevlogen vluchten in 2018.

### **NV Luchthaven Schiphol: dichtbij de baan meten**

Wouter Dalmeijer van NV Luchthaven Schiphol (De Schiphol Groep) is gespecialiseerd in het meten van geluid. Op diverse plaatsen, bijvoorbeeld sinds twee jaar in Heiloo, staan geluidsmeters (Voice Monitoring System/ NOMOS). Doel is de omgeving te informeren over het geluidsniveau. De gegevens zijn te zien op [Nomos.schiphol.nl](http://Nomos.schiphol.nl). Op de pagina 'Actueel' is de meest actuele geluidsdruk terug te vinden. Websitebezoekers kunnen ook een rapport maken met de gemiddelde geluidsdruk, de piekbelasting en de hoogte van de vliegtuigen die overkomen. Ook gebruikt Schiphol de meetinstrumenten bij experimenten voor geluidsreductie van vliegtuigen en/of het realiseren van een minder 'irritant' geluid voor omwonenden. Rondom Schiphol staan 41 geluidsmeters die steeds beter in staat zijn om vliegtuiggeluid van omgevingsgeluiden te herkennen. Toch is de beste locatie ongeveer op 500 meter voor de kop van de baan. Hier is het verschil tussen het omgevingslawaai en de meting van het vliegtuiggeluid kleiner dan elders. Dalmeijer: "Zo kunnen we meer doen met de meetresultaten. Dat sluit ook aan bij het feit dat we metingen van vliegtuigen een grotere rol in beleidsvraagstukken willen geven." Dalmeijer liet de aanwezigen meerdere geluidsfragmenten horen van vliegtuiglawaai, ook

gecombineerd geluid van de wind. Verder geeft Schiphol de voorkeur aan metingen in wat grotere gemeenschappen, dat is waar Schiphol aan toetst. De geluidshinder wordt berekend binnen de geluidscontouren rondom Schiphol. De geluidshinder buiten de contouren, zoals in de gemeente Bergen, wordt niet in de berekening meegenomen. Hier worden geen meetinstrumenten neergezet.

### **Werken aan verbeteringen**

De Schipholgroep ziet verbeterpunten voor de toekomst, bijvoorbeeld aan het meetnetwerk. Zo wil Schiphol dat rapportages ook verschijnen op [www.Nomos.schiphol.nl](http://www.Nomos.schiphol.nl). De luchthaven wil ook rapportages laten maken door een onafhankelijke partij en al bestaande meetnetwerken op het systeem aansluiten. Dit laatste heeft een verstekend effect. Verder wil de luchthaven dichter bij de baan meten om op deze manier geluidsaanpassingen van vliegtuigen beter inzichtelijk te maken.

### **Vragen en opmerkingen van het publiek**

#### **-Komt er een meetpunt in Egmond-Binnen?**

Dat gebeurt niet, omdat Egmond-Binnen niet ligt in een grotere gemeenschap en valt buiten de geluidscontouren.

-Henk Weeteling van Vereniging Dorpsbelangen Egmond-Binnen: de vereniging heeft een meetpunt aangevraagd, het college heeft dat opgepakt en wij hebben het uitgewerkt. Het is spijtig dat jullie daar niets mee doen. Onze vereniging wilde ook lid worden van de Omgevingsraad Schiphol, maar we vallen niet binnen de geluidscontouren. We hebben wel de hinder, maar mogen niet meepraten. En nu mogen we ook niet weten, want we mogen niet meten.

Ik denk dat we zeker een slag kunnen maken voor wat betreft het gebied buiten de geluidscontouren en ik wil u uitnodigen om daarover met ons het gesprek aan te gaan.

-U meet uitsluitend op locaties waar het technisch het beste is om metingen te verrichten. **Waarom meet u niet op plekken waar mensen het meeste last hebben? Zo krijg je een beter inzicht in de problemen die mensen ondervinden en kunt u dat toetsen aan de werkelijkheid?**

Alle meetposten staan op dichtbevolkte locaties. Ze staan daar omdat hier de meeste mensen last hebben van vliegtuiggeluid.

**-In mijn tuin in Egmond aan Zee meet ik met mijn mobiele telefoon vliegtuiggeluid, af en toe tegen de 70db. Waarom is er dan geen meetpunt in Egmond?**

-Boven ons gebied maken de vliegtuigen de wending omdat ze verplicht noordelijker moeten. Als het vliegtuig draait, dan is het geluid veel harder dan als hij niet draait. Dat verklaart misschien de uitschieters naar 90 mb. Herkent u dat?

Dat klopt, het vliegtuig heeft bij het draaien iets minder draagkracht om omhoog te gaan en dan geeft het vliegtuig 'iets meer gas'. Dan is het geluid harder.

-Ik zag laatst op [www.Vlieghinder.nl](http://www.Vlieghinder.nl) dat er tijdens een ochtend tweehonderd tot driehonderd vluchten overkomen over Egmond aan Zee.

-In Limmen vliegen 183 en soms zelfs 300 vliegtuigen op 600 meter over mijn postcode en het geluidsniveau is steeds 65 db of hoger, soms 90. En dat terwijl de wettelijke norm van het Rijk is 45 db is. Wie doet iets met die hinder? Wij tellen blijkbaar niet mee, omdat we buiten de geluidscontouren zitten. Ik word hier een beetje wanhopig van. Mooie meetresultaten en vlakbij Schiphol, maar hier is de hinder. (Deze inspreker kreeg een applaus van het publiek).

Aan de hand van de meetuitkomsten gaan we in gesprek met de lokale gemeenschap om tot een gemeenschappelijke feitenbasis te komen om wellicht iets te kunnen veranderen.

-Als u met uw technische verhaal wilt duidelijk maken dat Schiphol moet groeien, dan zijn wij op de verkeerde weg wat mij betreft. Een gesprek hierover kun je net zo goed laten als het tot niets leidt. Ik ben ervan overtuigd dat er allerlei schijnbewegingen zijn om te verdoezelen dat er vanuit een economisch groeimodel voor Schiphol ons door onze strot wordt geperst. Moet Schiphol groeien, wat is uw mening?

Daar geef ik geen antwoord op. Die vraag zou u bijvoorbeeld aan Dick Benschop moeten stellen (President & CEO at Royal Schiphol Group, red.).

-Kunnen er boetes worden uitgedeeld als het vliegtuiggeluid te hard is? In tegenstelling tot de situatie in Engeland kan dat in Nederland niet op basis van geluid.

-Henk Weeteling van Vereniging Dorpsbelangen Egmond-Binnen: een oproep aan de luchtverkeersleiding: houd je aan de minimale hoogte van 600 meter.

## **GGD Hollands Noorden: slaapverstoring, veel mensen ernstig gehinderd**

GGD Holland Noorden presenteert in de Gezondheidsmonitor 2016 Noord-Holland Noord de ervaren geluidshinderen van inwoners van Bergen, Castricum, Heiloo en Alkmaar in de leeftijd tussen 18 en 65 jaar. De ervaren geluidshinder is sinds 2012 nergens afgenomen. De meest gehinderden wonen in Heiloo (35,2% ernstig gehinderd), in Castricum bedroeg het percentage 24,2% en in de gemeente Bergen 14,3%. Verder gaf 34,9% van de Bergenaren aan matig gehinderd te zijn. Uitgesplitst per dorpskern: Egmond is met 18,6% koploper waar het gaat om ernstige geluidshinder en 34% is matig gehinderd. In de kern Bergen ervaart 13% van de ondervraagden ernstige geluidshinder en 25,8% matige geluidshinder. Voor Schoorl geldt 8,5% ernstig en 25,8 matig. GGD geeft ook een beeld van de totale bevolking, mensen tussen nul en gehinderd jaar. In Heiloo hadden 4100 mensen last van ernstige slaapverstoring, in Castricum 4300 inwoners en in Bergen 2100. Volgens Jacobje Visser kan slaapverstoring leiden tot stress, verhoogde bloeddruk, hart en vaatziekten, minder prestaties op het werk, onrust, depressie en overgewicht (inbreuk in het immuunsysteem). Visser gaf tips om geluidsoverlast te beperken: houd uw ramen dicht en kies voor driedubbele beglazing en een suskast als ventilatierooster. Uiteraard geldt voor iedereen: stap minder in het vliegtuig.

### **Vragen en opmerkingen vanuit het publiek:**

-Slaaptkort of niet kunnen slapen schrijft u nu enkelvoudig toe aan vliegbewegingen. Maar het kan een optelsom zijn van ook andere factoren.

Wij hebben in het onderzoek gevraagd: 'Waar slaapt u niet van?' en 'Ligt het aan het vliegveld?'

-Is in het onderzoek gekeken naar de uitstoot van ultra-fijnstof en de gevolgen hiervan op de volksgezondheid?

Nee, eerst moet duidelijk zijn wat de relatie is tussen uitstoot en gezondheid, voordat je dit in een enquête meeneemt. De RIVM doet onderzoek naar uitstoot.

-Is het een idee om ook trillingen mee te nemen in het onderzoek?

\*Vragen over trillingen moet je niet stellen. Meten is beter.

\*Wouter Dalmeijer van NV Luchthaven Schiphol: We meten trillingen, bijvoorbeeld in Hoofddorp, vlakbij de baan.

## **Omgevingsdienst IJmond: successen en niet gehaald beleid**

De Omgevingsdienst IJmond adviseert gemeenten over de ontwikkeling van Schiphol en de hinderbeperking. Hierin werken 8 gemeenten tussen IJmond en Alkmaar samen waarbij de gemeente Bergen deelneemt aan een gezamenlijk portefeuilleoverleg. Volgens Hans Olsthoorn is nationaal beleid gericht op het economische belang van Schiphol, belangrijk is vooral de ontwikkeling van de mainportfunctie (knooppunt van belangrijke transportroutes). Schiphol mag tot 2020 groeien naar 500.000 vluchten per jaar, inclusief 32.000 nachtvluchten. Dit aantal haalt Schiphol nu al. Dit gekoppeld aan hinderbeperkende maatregelen die ook nodig zijn. Olsthoorn benadrukt dat al veel hinder beperkende maatregelen zijn uitgevoerd, maar niet allemaal. Een voorbeeld: hinder beperkende maatregelen in het buitengebied zijn glijvluchten waarbij vliegtuigen op grotere hoogte op Schiphol aanvliegen met minder geluidbelasting als gevolg. Het op deze manier laten vliegen van 32000 nachtvluchten was niet te handhaven, het Ministerie maakte de regelingen niet wettelijk. Ook is het doel om geen woningbouw te plannen onder veelgebruikte vliegroutes met verwachte geluidsoverlast. Gemeenten zitten dan met een dilemma: ze willen toch ook bouwlocaties benutten.

### ***‘Groei niet meer vanzelfsprekend’***

Hans Olsthoorn noemt ook successen. Zo kwam vlieghinder buiten de geluidscontouren op de agenda van de Omgevingsraad “mede vanwege het actieve gemeentebestuur van Bergen”. Daardoor wordt in het Nomos-meetsysteem rekenen en meten beter op elkaar afgestemd, hinderbeleving krijgt een grotere rol in het beleid. Terwijl in het verleden de groei van Schiphol als vanzelfsprekend werd gezien, is er nu een aarzeling te constateren over de groei: Schiphol wil gematigde groei. Dat heeft onder andere te maken met een sterk toegenomen vlieghinder, een hogere CO2-uitstoot (7% van de uitstoot in Nederland wordt toegerekend aan de luchtvaart) en vragen over vliegveiligheid. De regio zet slaapverstoring en uitstoot van ultra fijnstof prominent op de agenda. Doel is te komen tot een betere balans tussen economie en gezondheid. Ook gaat de regio vliegen boven het duingebied aankaarten.

### **Sebastian Dinjens van de Omgevingsraad: ‘Vertrouwen in Schiphol is afgenomen’**

Wethouder Sebastiaan Dinjens is bestuurlijk vertegenwoordiger in de regio IJmond-Alkmaar bij de Omgevingsraad (en wethouder van de gemeente Velsen). Dit is het platform waar alle vraagstukken, belangen

en partijen rond de ontwikkeling van Schiphol en omgeving bij elkaar komen. Betrokken partijen zijn overheden, bewoners, de luchtvaartsector en brancheorganisaties. Dinjens verwondert zich over talloze details en het vele jargon waar hij mee kennismaakte als het gaat om vliegtuiglawaai. “Je moet eerst de diepte in om daarna eruit te komen en te denken: waar gaat het nou eigenlijk over?” Verder noemt hij de afstand tussen het bestuur en de gewone mensen te groot en daarnaast is het vertrouwen in verbetering afgenomen. “Omdat veel verbeterdoelen niet zijn gehaald”. Je hoort tegenwoordig ook een ander geluid: de groei van de luchtvaart is niet meer vanzelfsprekend.

### **Vragen en opmerkingen vanuit het publiek**

**-Hoe worden specifiek de klachten vanuit Bergen meegenomen in de Omgevingsraad?**

Zo eenduidig is het niet. In de Omgevingsraad zit ik namens acht colleges van de regio en ik onderhandel met andere provincies. We proberen samen voor de inwoners iets op te zetten.

**-Er is een wettelijke basis nodig voor het omgaan met geluidsmetingen (ook in buitengebieden), gezondheidszorg (geluid en emissies), instructies aan verkeersleiders over vlieghoogtes- en routes en spreiding van vliegtuigen. Controle hierop en een handhavingssysteem zijn nodig. Er staan geen boetes op een te hoog geluidsniveau terwijl boetes wel stimuleren. Ook pleit de inspreker voor een fonds voor mensen met geluidshinder die geld willen uitgeven voor maatregelen in hun woning wens tegen geluidsoverlast. “Dit is een oproep aan de bestuurders”. Deze mevrouw kreeg applaus.**

### **Laatste vragenronde**

-Diverse mensen pleitten voor gevarieerde routes (spreiding van locaties waar gevlogen wordt). Zo wordt de overlast eerlijker verdeeld. Een van de pleiters hiervoor is Henk Weeteling van Vereniging Dorpsbelangen Egmond-Binnen. Een andere aanwezige wenst een afgesproken limiet van het aantal vluchten boven 1 dorp of postcodegebied.

\*Peter van der Werf van Luchtverkeersleiding Nederland: Spreiden gebeurt al wel: de spreiding neemt toe als het druk is. Bijvoorbeeld verkeer dat iets eerder indraait om een bocht te maken omdat de piloot de landingsbaan al ziet. Of een vliegtuig vliegt iets langer boven de Noordzee. Maar het vliegtuig kent 1 route naar de Polderbaan. Technisch is het niet mogelijk om daar verschillende hoogtes in te zetten, ook heeft dit te maken met behoud van veiligheid.



\*Wouter Dalmeijer van NV Luchthaven Schiphol: Het vliegen in een streep in de lucht draagt inderdaad bij aan de veiligheid. Bovendien: als we spreiden krijgen andere mensen juist meer vliegtuigen over hun woning, we zitten ook met die andere groep mensen om tafel.

\*Sebastiaan Dinjens, bestuurlijk vertegenwoordiger regio IJmond-Alkmaar bij de Omgevingsraad: Er wordt niet gespreid omdat Schiphol hierop niet wordt afgerekend. Wel wordt afgerekend op veiligheid. Ik vind dat zowel gekeken moet worden naar zowel gemeten en berekende hinder als ervaren hinder.

\*Hans Olsthoorn van Omgevingsdienst IJmond: We hebben het punt geagendeerd in de agenda van het regioforum, we kijken of we ook voor u buiten de geluidscontouren de geluidshinder acceptabel kunnen maken. Aan de andere kant: Schiphol moet operaties wel veilig en efficiënt kunnen uitvoeren. Laat u horen, ook in de toekomst want dat inspireert mij.

-Schiphol stopte enkele jaren geleden met het gebruik van de oostelijke route in de nachtelijk uren, vanwege veiligheidsredenen. Hierdoor vliegen 's nachts meer vliegtuigen over ons gebied. Is het duidelijk vanaf wanneer de oostelijke route weer in gebruik gaat?

Peter van der Werf van Luchtverkeersleiding Nederland: Er is geen definitieve datum. We implementeren op dit moment een nieuw luchtverkeersleiderssysteem, samen met de Duitsers, de Spanjaarden en de Engelsen. Daarna kunnen we het verkeer samenvoegen met voldoende veiligheidsspreiding en kan de route opengesteld worden. Voor 2021 staat het systeem gepland.

-Is het echt de intentie om ook de oostelijke route weer te gaan gebruiken?

\*Wouter Dalmeijer van NV Luchthaven Schiphol: Ik verwacht dat we nieuwe navigatietechnieken gaan toepassen in de toekomst waardoor de routes veranderen. Of we de oostelijke route dan exact herintroduceren weet ik daarom niet. Ik zeg: in 2021 is het mogelijk maar ik hoop dat we nog beter kunnen.

-Lelystad krijgt een keer een luchthaven. Krijgen wij ook nog last van de vliegtuigen van Lelystad?

\*Hans Olsthoorn van Omgevingsdienst IJmond: De meeste vluchten vanuit Lelystad (veelal vakantievluchten) gaan in zuidelijke richting en komen dus niet over Noord-Holland. Een beperkt aantal vliegt over, maar zeven keer zo hoog. Je zult wel iets ervan horen, maar beperkt.

\*Peter van der Werf van Luchtverkeersleiding Nederland: vliegtuigen van Lelystad vliegen hier op ongeveer 4200 meter over. Aan de IJsselmeer zakken ze naar Lelystad.

-Er zijn stiltegebieden waar vliegtuigen niet overheen mogen. Wat doet de omgevingsraad daarmee?

Hans Olsthoorn van Omgevingsdienst IJmond: Dit is een provinciale taak, de omgevingsdienst houdt zich hier niet mee bezig. We kijken wel of we het aanvliegen boven het duingebied kunnen verplaatsen naar aanvliegen boven de zee.

-Hoe verhoudt zich de hinder in Velsen ten opzichte van de regio van Bergen?

Sebastian Dinjens, wethouder Velsen en bestuurlijk vertegenwoordiger regio IJmond-Alkmaar bij de Omgevingsraad: De overlast in Velsen is best fors. Teveel vliegtuigen houden zich daar niet aan de route, vanwege de drukte wijken ze daarvan af. Daar heeft Velsen wel last van. Als een piloot ergens een scherper bochtje maakt bijvoorbeeld, dan vind ik dat we hieraan consequenties moeten verbinden. Op dit moment wordt de hinder berekend en zolang de berekening goed is, dan is dat oké. En daar moeten we vanaf wat mij betreft.

-Is het een goed idee om ook de woonkernen op de schermen van de verkeersleiders weer te geven waardoor zij hierop kunnen sturen?

Wouter Dalmeijer van NV Luchthaven Schiphol: Het is in Nederland bijzonder lastig niet een woonkern te raken. Als we naar de luchtvaarthetziening toe gaan, dan zie ik kansen de woonkernen te vermijden. We deden een keer een proef met bebouwing op de radar. Dit naar aanleiding van de Bijlmerramp. Technisch kan het. Toen ontstond een hogere werklast voor de verkeersleiders. De vraag was: moet een verkeersleider bij dreigend neerstorten de keuze maken waar dat moet gebeuren? Die verantwoordelijkheid kan je bij hen niet neerleggen, daarom namen we er afscheid van. Misschien kunnen we daar nog een keer naar kijken, maar die kans schat ik niet heel hoog in.

-Een lid van Vereniging Dorpsbelangen Egmond-Binnen: Wil je samen met de dorpsvereniging of namens de vereniging in de materie duiken, dan kunt u zich bij ons melden. Of doe dat bij de andere dorpsverenigingen.