

Van: [REDACTED]

Verzonden: 09-12-2024 16:18

Aan: [REDACTED]@lvnl.nl>

Onderwerp: handhavingspunten en vlieghinder

Hoi [REDACTED],

N.a.v. ons overleg vanmiddag hierbij de informatie m.b.t. handhavingspunten die leiden tot een veronderstelling dat minder handhavingspunten tot meer vlieghinder leidt.

In het concept hoofdlijnenverslag Informele Consultatie LVB wat de BRS via [REDACTED] ontving (en jullie vast ook ontvangen hebben) is samengevat over HH-punten:

- Vraag naar meer HH-punten dan op het schaalniveau van woonplaatsen. Dit zou betere individuele rechtsbescherming bieden. Ook moeten handhavingspunten worden gekoppeld aan meetpunten.

Hierover is door I&W aangegeven hier niet in mee te kunnen gaan. De dekking via de woonplaatsen variant is goed: er ligt nu voor ieder adres binnen de 45 Lden contour een handhavingspunt binnen 2 kilometer. De minister heeft de Tweede Kamer toegezegd te willen kijken naar een grotere rol voor metingen, maar dat komt voor deze LVB-wijziging te vroeg. NB. Uit de kaartjes blijkt dat niet elke woonlocatie binnen een straal van 2 km valt. Daarop reageert I&W dat 2 km geen norm op zich is.

- Verzoek handhavingspunten buiten de 45db-contour, vooral in die kernen waar veel hinder wordt ervaren/gemeld. I&W gaat daar niet in mee en hanteert de 45 Lden contour omdat dat aansluit bij het WHO-advies.
- Verzoek meer HH-punten in regio buitengebied Polderbaan (maar geldt ook voor de Kaagbaan). I&W geeft aan dat dit een gevolg is voor de definitiekeuze van I&W, uiteindelijk gaat het om de afstand tot handhavingspunten.
 - Nb. Ook verzoek om HH-punt in de nachtsituatie Zwanenburgbaan (bv Nauerna is niet gedekt) is niet gehonoreerd.

I& W noemt over uitvoerbaarheid stelsel:

LVNL merkt op dat zij zorgen heeft over de uitvoerbaarheid van een combinatiestelsel met handhavingspunten en baangebruiksregels. Ook hebben zij zorgen over (de uitvoerbaarheid van) handhavingspunten verderaf van de luchthaven. KLM deelt de zorgen.

Deze informatie in combinatie met:

- het gegeven dat primaire banen (ook in het nieuwe LVB) als eerste moeten worden ingezet, in dit buitengebied de minste handhavingspunten liggen én
- benoemd is tijdens een presentatie door I&W dat bij primaire banen hogere grenswaarden zullen gelden dan bij secundaire banen en tijdens de raadsbijeenkomst in Heiloo 5 november op een vraag van een raadslid (waarom liggen de nieuwe HH-punten niet onder de

vliegroute) geantwoord is dat het juist goed is als ze er buiten liggen aan weerskanten "anders vliegen ze eromheen"

- veronderstelling dat als een handhavingspunt dreigt voorgevlogen te worden of al volgevlogen is er andere vliegpaden gebruikt moeten worden om dit te voorkomen (en minder HH-punten geeft meer ruimte om uit te wijken)

is de zorg dat dit leidt tot meer hinder in onze regio, ook gezien de hoge frequentie van overkomende vliegtuigen.

Dit wordt versterkt doordat LVNL aangeeft (volgens de reactienota van I&W) zorgen te hebben over HH-punten verderaf van de luchthaven.

Ik hoop dat deze context voldoende is om duiding te kunnen geven aan de vraag/zorg die er leeft m.b.t. (te weinig) handhavingspunten.

Met vriendelijke groet,

[Redacted] J

[Redacted] J



Omgevingsdienst IJmond

Postbus 325

1940 AH Beverwijk

Telefoon 0251 [Redacted] J

Mobiel 06- [Redacted] J

E-mailadres [Redacted] J [@odijmond.nl](mailto:[Redacted]@odijmond.nl)

Website www.odijmond.nl

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen