

Van: [redacted]
Verzonden: 17-09-2024 15:04
Aan: [redacted]@gmail.com
CC: info@heiloo.nl
Onderwerp: reactie op uw vraag mbt informatie rondom vliegtuigoverlast

Beste [redacted]

Op zaterdag 7 september stuurde u een e-mail aan de gemeente Heiloo over de overlast die u ervaart van vliegverkeer en met name het laag overvliegend verkeer en welke afstemming plaatsvindt over het Schipholdossier en het meten van overlast. Wij (Omgevingsdienst IJmond) ondersteunen de gemeente Heiloo in het Schipholdossier.

Allereerst wil ik benadrukken dat de gemeente uw zorg, waar het gaat om hinder van vliegverkeer boven uw gemeente, herkent.

Via onderstaande e-mail zou ik graag iets uitgebreider willen ingaan op de problematiek van vliegverkeer en op welke manier uw gemeente vinger aan de pols houdt binnen het dossier vliegverkeer en op welke wijze zij daarin samenwerkt met gemeenten en inwoners.

Afgelopen jaren nam het vliegverkeer toe.

In 2019 handelde Schiphol 500.000 vluchten af. In Coronatijd halveerde dat aantal. Afgelopen jaren nam dat weer toe. Afgelopen jaar handelde Schiphol circa 460.000 vluchten af.

De gemeente Heiloo ligt onder de aan- en uitvliegroute van de Polderbaan. Deze baan geldt als primaire baan en wordt daarom zoveel als mogelijk ingezet voor landend of startend verkeer. Bij wind uit het noorden wordt de Polderbaan gebruikt voor vliegverkeer dat opstijgt. In de meeste gevallen wordt de Polderbaan ingezet voor landend vliegverkeer: vliegverkeer vliegt dan gespreid aan op de Polderbaan, afhankelijk van het aanbod. Dat aanbod ligt in de zomerperiode altijd hoger dan in de winterperiode. Wanneer het aanbod hoog is, wordt dat meer verdeeld over de regio (vliegtuigen komen van meerdere kanten) om het vliegverkeer te laten voorsorteren om in een soort van trein te kunnen landen op de Polderbaan. 's Nachts landen vliegtuigen via een vaste naderingsroute altijd (tenzij bijzondere omstandigheden) op de Polderbaan.

Helaas heeft u te maken met aankomend vliegverkeer voor de Polderbaan (18R). Dit aankomende vliegverkeer moet op een minimale hoogte van +- 610m overvliegen en hier wordt ook op gehandhaafd door Inspectie Leefomgeving- en Transport. Op de flight tracker op de website [Bewoners Aanspreekpunt Schiphol - Flight tracker \(casper.aero\)](#) kunt u de hoogte per vliegtuig (live) terugvinden in het aantal meter. Deze 2.000ft (610m) is een verplichte minimale hoogte waar aankomend verkeer zich aan dient te houden. Luchtverkeersleiding Nederland (LvNL) geeft instructie aan het aankomende vliegverkeer o.a. om een bepaalde koers en hoogte te vliegen. Om diverse redenen (overig vliegverkeer en/ of weersomstandigheden) kan LvNL aangeven om hoger aan te vliegen of om al op 2.000ft aan te vliegen, de minimale verplichte hoogte totdat de laatste fase van de nadering wordt ingezet. Aan de hand van de drukte wordt er noordelijker of zuidelijker opgelijnd voor de Polderbaan. Hierdoor gebeurt het dat er wordt opgelijnd over Heiloo en omgeving(en). Indien er parallel geland wordt met de Zwanenburgbaan (18C) in zuidelijke richting, is er meer separatie (scheiding) nodig tussen dit parallelle aankomende vliegverkeer waardoor het "treintje" noordelijker kan komen te liggen met dezelfde hoeveelheid vluchten, maar dan met meer separatie.

Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol www.bezoekbas.nl is het meldpunt voor overlast van vliegtuigen.

Meten/meetpunten en handhaven geluid vliegverkeer

Via het Noise Monitoring System (NOMOS-meetnet) wordt op 41 meetposten rondom Schiphol vliegtuiggeluid objectief gemeten. In de gemeente Heiloo (en ook in Castricum, Limmen en Uitgeest) bevindt zich een meetpost. Via de meetgegevens worden (jaar)gemiddelden aan geluidbelasting gemeten en daarnaast ook piekgeluiden. De geluidnorm is gebaseerd op een gemiddeld jaarniveau, terwijl de overlast met name ervaren wordt door piekgeluiden. Gemeenten en provincie zijn geen bevoegd gezag voor Schiphol en kunnen niet handhavend optreden. Het Rijk is bevoegd gezag en toezicht en handhaving is belegd bij de Inspectie voor Leefomgeving & Transport (IL&T). De metingen van het NOMOS-meetnet worden als indicatief beschouwd; dit heeft te maken met het huidige wettelijke kader. Als door vliegverkeer de gemeten geluidwaarde boven de norm (zgn. handhavingspunt) ligt maar het vliegtuig vliegt wel volgens de regels van strikt preferent baangebruik (gebruik van de baan met de minste hinder op dat tijdstip/die situatie) dan wordt er niet gehandhaafd (het zgn. anticiperend handhaven). Dit geeft geen juridische bescherming voor (individuele) inwoners.

Er wordt gewerkt aan een nieuw geluidstelsel voor Luchthaven Schiphol al zal dat niet dit jaar gereed zijn. Wij maken ons als regio (inclusief gemeente Heiloo) sterk om normen voor geluid op de gevel (door het Rijk) in het geluidstelsel te laten verankeren en vastlegging hiervan in de te actualiseren vergunning van Luchthaven Schiphol om daarmee individuele rechtsbescherming te bieden. Een extra (indicatief) meetpunt geeft de gemeente niet meer handvaten om rechtsbescherming voor haar inwoners af te dwingen.

Er speelt momenteel veel rondom Schiphol.

In juni 2022 besloot de toenmalige minister Harbers om de balans te herstellen tussen het economische belang van een luchthaven en de impact die vliegverkeer heeft op de leefomgeving.

Eerder dit jaar oordeelde ook een rechter dat die balans verdwenen is. Dat was een belangrijk sleutelmoment waarbij de leefomgeving voor het eerst boven de economische waarde van de luchthaven werd geplaatst.

Vanuit het ministerie wordt momenteel hard gewerkt aan maatregelen die die balans moeten terugbrengen. Belangrijk daarbij is het vastleggen van een maximumaantal vluchten (momenteel is de inzet maximaal 475.000 tot 485.000 vluchten), het stoppen met anticiperend handhaven (hiermee wordt bedoeld het niet handhavend optreden bij overschrijding van geluidgrenswaarden als dat komt omdat er volgens de voorgeschreven (primaire) baangebruiksregels is geland) en maatregelen in de nacht om meer rust in de nacht te creëren. Alle maatregelen samen moet een verbetering geven in de Schipholregio. Het nieuwe kabinet, onder leiding van minister Madlener, heeft recent een nieuw maatregelpakket bekend gemaakt en voorgelegd aan de Europese Commissie. Het eerder gestelde geluidsdoel van vermindering met 20% ernstig gehinderden over de hele dag en 15% in de nacht is daarbij niet gewijzigd. In de praktijk zien we dat deze maatregelen van inwoners een lange adem vragen.

De insteek van de gemeente is altijd: de hinder kan en moet minder.

Dat is ook de reden dat de gemeente Heiloo samenwerkt met acht andere gemeenten in de Schipholregio om aandacht te vragen en blijven vragen voor de problematiek. Het gaat om Alkmaar, Bergen, Beverwijk, Castricum, Haarlem, Heemskerk, Uitgeest en Velsen.

De negen samenwerkende gemeenten willen dat er niet alleen aandacht is voor minder vliegbewegingen, maar dat er ook echt aandacht is voor een gezonde leefomgeving. Voor uw gemeente betekent dat een nachtsluiting en bescherming van individuele inwoners. De gemeente Heiloo pleit voor standaard- en grenswaarden van luchtvaartlawaai. Een norm, die we voor andere geluidbronnen zoals weg, spoor en industrie wel hebben, ontbreekt voor luchtvaart. Deze norm maakt het ook mogelijk om een goede afweging te maken over de effecten van nieuwe ontwikkelingen rondom vliegverkeer, maar maakt het voor inwoners ook transparant welke

vlieghinder zij maximaal mogen verwachten en mocht de hinder daarboven komen, welke compensatie daarbij hoort. Ook wil de gemeente aandacht voor de problematiek en de gezondheidseffecten van nachtvluchten en daarnaast aandacht voor de hinderbeleving. Nachtsluiting is nu een actueel thema dat onderzocht wordt door het rijk.

Om de zorg- en standpunten kenbaar te maken, de gemeente is namelijk niet het bevoegd gezag voor vliegverkeer, is het belangrijk om aan te sluiten bij de juiste overleggen en dat doet uw gemeente dan ook. Uw gemeente zit, zoals eerder gezegd, samen met de acht andere gemeenten uit onze regio aan tafel waar het gaat om ontwikkelingen rondom Schiphol en samen hebben zij een actieve inbreng in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). In de BRS werken 53 gemeenten en vier provincies rondom Schiphol samen en vindt interbestuurlijk samenwerking plaats met het Ministerie. Juist die interbestuurlijke samenwerking die er nu is, is daarin belangrijk omdat het de gemeenten in de regio de gelegenheid geeft om vooraf constructief mee te praten en aandacht te vragen voor de problematiek in de regio. Steeds weer is de insteek daar: de hinder kan en moet minder. Ook, zit de regio geregeld aan tafel met Schiphol en LVNL inzake bijvoorbeeld het hinderreductieplan (www.minderhinderschiphol.nl) en is er intensief contact met bewonersvertegenwoordigersorganisatie PVK (Platform Vlieghinder Kennemerland). Voor ons een belangrijke sparringpartner bij de beoordeling van nieuwe plannen van Schiphol. Door druk vanuit de regio wordt nu onder andere een nachtsluiting als scenario onderzocht.

Afsluitend

Realiserende dat ik hiermee uw overlast niet weg heb kunnen nemen, hoop ik u desondanks van nuttige informatie te kunnen hebben voorzien. Meer informatie over de inzet van de gemeente Heiloo ten aanzien van Schiphol vindt u op de website van gemeente Heiloo – daarvan gaf u aan dat u die benaderd heeft -of via de website van Omgevingsdienst IJmond [Vliegverkeer - Omgevingsdienst IJmond \(odijmond.nl\)](#).

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

[Redacted contact information]



Postbus 325

1940 AH Beverwijk

Telefoon 0251- [redacted]

Mobiel 06- [redacted]

E-mailadres [redacted]@odijmond.nl

Website www.odijmond.nl

(werkdagen: [redacted])

Van: [redacted] <[redacted]@gmail.com>

Verzonden: zaterdag 7 september 2024 13:37

Aan: Info Heiloo <info@heiloo.nl>

Onderwerp: informatie rondom vliegtuigoverlast

Geachte [redacted],

Sinds een jaar woon ik met veel plezier in de gemeente Heiloo. Toch heb ik met enige regelmaat veel overlast van (laag) overkomend vliegtuigverkeer; voornamelijk het landend verkeer richting de polderbaan, maar ook vertrekkende vluchten in de nacht. Vooral de afgelopen dagen wordt er bijna onafgebroken (elke paar minuten) op 600 meter of minder over onze wijk gevlogen [redacted]. Ondanks dat hier veel informatie over te vinden is via oa de website van de gemeente, vraag ik mij af wat de huidige staat van bijvoorbeeld het overleg met de betrokken partijen (overheid, schiphol), het meten van de overlast en eventuele maatregelen om overlast tegen te gaan. Worden er vanuit de gemeente informatieavonden georganiseerd waarbij inwoners met hun vragen terecht kunnen over het wat en waarom? Waarom kan er bijvoorbeeld niet hoger aangevlogen worden, of de routes meer gespreid worden?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

--

[Redacted] [J](#)

[Redacted] [J](#)

[Redacted] [J](#) [@gmail.com](#)

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