

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** 09-10-2024 11:56

**Aan:** Klaassen, Suzanne <[redacted]@beverwijk.nl>,  
[redacted]

[redacted]@Beverwijk.nl

**CC:** [redacted] <[redacted]@odijmond.nl>

**Onderwerp:** RE: raadsmemo ontwikkelingen Schiphol- beantwoording vragen

---

Beste mevrouw Klaassen, beste Suzanne,

Naar aanleiding van het concept collegebericht over de ontwikkelingen rondom Schiphol heeft u vragen gesteld (deze zijn onderaan deze mail bijgevoegd). Met deze mail tracht ik u van informatie te voorzien die antwoord geeft op uw vragen.

### **Vliegroutes**

Er zijn vaste vertrekroutes voor de dagperiode, tussen 07.00 en 23.00 uur (lokale tijd) en vaste routes voor de nachtperiode (zowel vertrekkende als landende vliegtuigen), overdag gelden in principe geen vaste naderingsroutes.

Tot ongeveer 1 km hoogte (3000 voet) maar vaak ook hoger, vliegen vliegtuigen standaard uit op een vooraf bepaalde route. De route kent aan weerszijden een marge waarvan de verkeersleider gebruik kan maken om het verkeer veilig en efficiënt af te handelen. De exacte plaats waar het vliegtuig vliegt, hoeft dus niet altijd hetzelfde te zijn maar is afhankelijk van o.a. weer, samenloop met ander verkeer en de bestemming van het vliegtuig.

Vliegbewegingen gaan dus zowel over als langs de huidige NOMOS- meetpunten. De huidige meetpunten geven een heel duidelijk beeld van de (grote) impact van vliegtuiggeluid in onze regio. 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.

Startende vliegtuigen vanaf de polderbaan vertrekken globaal via 3 routes; 1 daarvan gaat over De Pijp, via het Binnenduin en Wijk aan Zee naar het westen. Landende vliegtuigen op de Polderbaan vliegen niet over Beverwijk maar bekend is dat met name inwoners in de Broekpolder wel hinder ervaren van deze nachtelijke route.

### **NOMOS-meetpunten**

Het meten van geluid heeft momenteel geen formele status. 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. Een extra (indicatief) meetpunt geeft de gemeente niet meer handvaten om rechtsbescherming voor haar inwoners af te dwingen. Beverwijk heeft inderdaad geen meetpunt (wel in Heemskerk, Uitgeest, Velsen-Noord).

Het aanvragen van een [NOMOS-post](#) gaat via Schiphol ([minderhinder@schiphol.nl](mailto:minderhinder@schiphol.nl)) en in samenwerking met de gemeente waar de post moet komen. De locatie van een NOMOS-meetpost moet aan strenge eisen voldoen om bruikbare metingen uit te kunnen voeren. Deze eisen hebben bijvoorbeeld betrekking op het geluid uit de omgeving en de aanwezigheid van bebouwing of hoge bomen. De geluidmeetposten zijn zo opgesteld dat de metingen zo nauwkeurig mogelijk plaatsvinden. In 2024 werkt Schiphol aan aanpassingen aan het NOMOS-systeem en nemen zij tijdelijk geen nieuwe verzoeken voor nieuwe NOMOS-meetposten in behandeling. Schiphol verwacht begin 2025 weer nieuwe aanvragen in behandeling te kunnen nemen. Als gemeente Beverwijk een meetpunt aanvraagt zou De Pijp een logische locatie lijken. Als Schiphol een aanvraag voor Beverwijk niet goedkeurt kan de gemeente kiezen voor eigen meetpunten. Sensornet levert aan meerdere gemeenten meetpunten om vliegtuiggeluid te meten. Van Sensornet zijn (indicatieve) bedragen ontvangen van 4.000 euro per meetpunt per jaar.

## **Nachtsluiting**

Een nachtsluiting is voor Beverwijk wel relevant en met name positief voor inwoners in de Broekpolder. Een nachtsluiting leidt echter (zonder krimp) tot verplaatsing van vluchten naar de randen van de nacht (22.00-23.00 en 5.00-7.00 uur) of meer inzet van de secundaire banen wat tot extra overlast kan leiden. Bij noordelijke wind wordt de Polderbaan gebruikt als startbaan die dan 's ochtends intensiever gebruikt zou kunnen worden.

De impactanalyse (gedeeltelijke) nachtsluiting had eigenlijk in juli 2024 afgerond moeten zijn. I&W heeft aangegeven dat de 'impactanalyse later wordt opgeleverd omdat deze zomer prioriteit moest worden gegeven' aan andere geluidberekeningen voor de balanced approach-procedure. (o.a. de exacte berekening van het maximumaantal vliegtuigbewegingen) die nodig is om de nieuwe vergunning van Schiphol (het Luchthavenverkeersbesluit) op te stellen. De huidige planning van de afronding impactanalyse is nog niet bekend gemaakt

## **Quick Scan**

De maatregelen uit de Quick Scan buitengebied Polderbaan kunnen alle van waarde zijn voor gemeente Beverwijk, denk aan nachtsluiting, laag vliegen, rustmomenten. De aanbevelingen uit de Quickscan worden meegenomen in onze regionale Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer (die 1<sup>e</sup> kwartaal 2025 wordt opgeleverd). De Quickscan geeft een goede feitenbasis over hoe het vliegverkeer is ontwikkeld. Bij vragen van inwoners (bijvoorbeeld over laagvliegen of spreiding) kunnen we de feitenbasis uit de QuickScan benutten zodat zij zich hierin ook gesteund voelen. Zeker nu krimp van Schiphol ver weg lijkt en een nachtsluiting (voorlopig) van de baan is kunnen we onze Quickscan gebruiken als oplegger in de bestuurlijke gesprekken (zoals met het ministerie).

## **Nieuw geluidstelsel**

Er wordt gewerkt aan een nieuw geluidstelsel voor Luchthaven Schiphol. Recent is een project afgerond waar bekeken of er andere ook geluidparameters (dan de Lden en Lnight) toegepast kunnen worden om meer recht te doen aan de veroorzaakte piekniveaus. Uit dit onderzoek is geen eenduidige parameter gekomen. Belanghebbende worden geraadpleegd bij de ontwikkeling van dit stelsel; voor onze regio houden wij vinger aan de pols en maken we ons sterk om normen voor geluid op de gevel in het geluidstelsel te verankeren Het stelsel moet in 2028 in gaan.

Als de invulling van dit geluidstelsel bekend is kan ook beter bepaald worden of- en waar- een extra meetpost meerwaarde biedt.

Op dit moment wordt, als onderdeel van het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit (LVB, oftewel vergunning) van Schiphol een nieuwe systematiek – met uitbreiding van- handhavingpunten - uitgewerkt. Handhavingpunten zijn berekende punten en geven het wettelijk kader om handhavend op te treden en bescherming te bieden aan individuele burgers. In Beverwijk en Wijk aan Zee is in de nieuwe systematiek een – berekend- handhavingpunt voorzien. Dat is dus niet hetzelfde als een meetpunt.

Het LVB moet – ten gevolge van een rechterlijke uitspraak – gereed zijn in maart 2024 maar het Rijk gaat deze termijn niet halen; inzet is zomer 2025. In het LVB worden onder andere het maximumaantal vliegtuigbewegingen, de (huidige) routes opgenomen en de gelijkwaardigheidscriteria opgenomen. Gezamenlijk geeft dit informatie over de te verwachten belasting.

## **Cumulatie van geluid**

De door het Rijk voorgestelde cumulatieregel is uitgesteld. Het knelpunt in deze regel is dat hier sprake is van twee verschillende juridische regimes. De normering zit in de wet luchtvaart, en de cumulatieregel voor geluid in de Omgevingswet. Als het doel is de gezondheid te beschermen helpt een cumulatieregel niet. Je voorkomt

dan wel nieuwe woningbouw maar de feitelijke situatie in de lucht blijft hetzelfde. De cumulatieregel was alleen bepalend is voor nieuwbouw (en geen bestaande bouw) en de bijdrage van luchtvaart leverde een verzwaring op van ca. 10 dB in het gecumuleerde geluidniveau. Er wordt nu gekeken naar een nieuwe methodiek om vliegtuiggeluid te beoordelen.

Voor Beverwijk is het belangrijk meer grip te krijgen op cumulatie, gezien ook de aanwezigheid van de A9 en railverkeer.

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

Website [www.odijmond.nl](http://www.odijmond.nl)

(werkdagen: [Redacted] J

Ik zie dat Velsen Noord en Heemskerk een meetpunt hebben (ook voor handhaving). In hoeverre is Beverwijk (of Wijk aan Zee) in beeld voor een meetpunt? [Redacted] R  
[Redacted] R gezien de cumulatie van geluidshinder in onze regio. Ik zie dat 5 banen vliegroutes hebben over Beverwijk, dan zijn er meer dan over Heemskerk, dus lijkt mij pleiten voor zo'n meetpunt. Wat moeten we daarvoor doen? Dit is mijn centrale vraag,

hieronder nog wat details.

Hebben we een beeld wanneer (planning) het nieuwe geluidsstelsel (incl normen) opgeleverd wordt?

Wanneer wordt de impactanalyse voor nachtsluiting verwacht? (ik lees dat het kabinet eerst een jaar de huidige maatregelen wil monitoren).

Is dat voor Beverwijk relevant? Nachtvluchten lijken aan ons voorbij te gaan, klopt dat? En gaat het bij ons om 22.00-23.00 en 5.00-7.00

Resultaten Quicksan Welke maatregelen/aanbevelingen zijn met name voor ons zinvol?

 R Hoe borgen wij de uitvoering van Quicksan, puur in beleidsprocessen? R

# 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

## **R** Art. 5.2 lid 1

De informatie uit documenten betreft persoonlijke beleidsopvattingen. Onder persoonlijke beleidsopvattingen worden verstaan ambtelijke adviezen, visies, standpunten en overwegingen ten behoeve van intern beraad, niet zijnde feiten, prognoses, beleidsalternatieven, de gevolgen van een bepaald beleidsalternatief of andere onderdelen met een overwegend objectief karakter