

Notitie

Aan	Gemeenten regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond	Van	[REDACTED]
T.a.v.	Portefeuillehouders Luchtvaart/Schiphol	Functie	[REDACTED]
C.c.		E-mail	[REDACTED]@odijmond.nl
		Telefoon	06-[REDACTED]
Onderwerp	Voorstel QuickScan Primaire banen	Datum	7 februari

Inleiding

We zien met het Nieuwe Normen- en handhavingstelsel dat verkeer zoveel als mogelijk wordt afgewikkeld op de primaire banen, waardoor de winst van het krimpbesluit niet wordt ervaren in onze regio. En hoewel gesproken wordt over krimp, heeft het Rijk nog steeds de ambitie om Schiphol te laten groeien, op basis van een groei-verdienmodel. Tegelijkertijd zien we ontwikkelingen (satellietnavigatie) waarbij de capaciteit op primaire banen verhoogd kan worden van 30 naar 60 landingen. Eerder constateerden we al dat 500.000 vliegbewegingen met de combinatie van de primaire banen zorgden voor ongewenste situatie. Via een zienswijze op de Luchtvaartnota gaven wij aan dat wij de leefomgeving van onze inwoners met deze aantallen niet meer konden beschermen.

De Zuidoosthoek voerde vorig jaar een QuickScan uit naar de ontwikkeling van het vliegverkeer. Conclusie was: optimaliseer het gebruik van de primaire baan Kaagbaan en kijk wat je waar kunt doen met een regeling gevelisolatie.

QuickScan

Bovengenoemde ontwikkelingen, alsook de QuickScan in de Zuidoosthoek vormden aanleiding voor het voorstel om een QuickScan uit te voeren naar de ontwikkeling van het vliegverkeer onder de primaire banen. Daarbij willen wij kijken naar ontwikkelingen in de periode van 2013-2019. Doel van de QuickScan is om zicht te hebben op ontwikkelingen en vanuit die ontwikkelingen beter grip te krijgen op de knoppen waaraan de regio kan draaien om overlast op de Polderbaan te reduceren. Resultaat moet een stappenplan zijn om ook op langere termijn de situatie onder de primaire banen te verbeteren, en daarbij ook een voordeel te hebben aan het krimpbesluit.

De verkenning vond plaats in samenwerking met Omgevingsdienst West-Holland, namens 9 gemeenten onder de Kaagbaan.

De resultaten uit de QuickScan kunnen als belangrijke onderlegger gelden voor onze nieuwe Bestuurlijke Agenda. In de opdrachtverlening en de uitvoering van de QuickScan wil ik samenwerken met Wil Spaanderman, namens Platform Vlieghinder Kennemerland en clustervertegenwoordiger buitengebied Polderbaan. Ik wil ook de GGD Kennemerland hierbij betrekken.

Onderdeel van de BRS-inzet is: Maximumaantal voor omgeving en omwonenden

De LVB1 is gebaseerd op een NNHS dat effectief is in het beschermen van de meest belaste en dichtstbevolkte gebieden. Inmiddels weten we dat de NNHS boven een bepaald aantal vluchten niet blijkt te werken. Daarom moet het nieuwe ijkpunt zijn: het aantal vluchten waarop de NNHS nog wel werkt (waarschijnlijk is dat 470.000). Zolang er geen zekerheid is over de krimpende contouren-aanpak is een maximaal aantal nodig voor omgeving en omwonenden om te kunnen toetsen.

Dit standpunt legitimeert daarmee onze QuickScan en kan van waarde worden om vanuit de hele BRS uit te dragen, met oog op toekomstige groei. En voor het Rijk kan het een alternatief bieden wanneer het langer duurt om tot krimpende contouren te komen.

Verwachte kosten

De kosten voor de QuickScan kunnen worden gedekt vanuit subsidiegelden die beschikbaar zijn bij ODIJ.

Mogelijk vraagstelling

- Operationele kant leidend maken in keuzes/doelen.
- Korte termijn: wat is er mogelijk binnen het huidige stelsel om verbeteringen te krijgen?
- Middellange termijn: wat is er mogelijk om, op middellangere termijn, de primaire banen te helpen om wel voordeel te hebben van het krimpbesluit?
- Wat zou het openen van Lelystad Airport kunnen betekenen voor de primaire banen? Wordt Schiphol dan weer opgevuld met nieuwe vluchten?
- Hoe kunnen we het groeiverdienmodel beter sturen, juist op gezonde leefomgeving?
- Op welke manier kun je bescherming geven aan inwoners? Individuele bescherming?
- Wat is het effect van de bocht richting de Polderbaan en hoe is dit effect te verminderen?
- Hoe zijn piekmomenten afgelopen jaren veranderd/toegenomen? Wat betekent dit voor de spreiding van de overlast?
- Hoe is de ontwikkeling van het vliegpatroon in een meerjarenperspectief?
- Wat zijn de gevolgen van de overstap naar NADP2-vliegen op de primaire banen?
- Wat zijn mogelijke effecten van de aanvliegroute van de Vierde Fix op de primaire banen?

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