



Omgevingsdienst West-Holland

1222. 09/05/16

Datum: 4-5-2016

Kenmerk:2016041132

Contactpersoon:

M.C. Waalewijn

M.Waalewijn@odwh.nl

071-4083407

Zaaknummer:

Bijlage(n):

1

Omgevingsraad Schiphol
t.a.v. dhr. Alders
Polarisavenue 85 b,
2132 JH Hoofddorp

Betreft: Voorstel hinderbeperking t.b.v. ORS

Geachte heer Alders,

Bijgaand dienen wij een voorstel voor hinderbeperking in bij de ORS, namens het Bestuurlijk cluster ZW (Bollenstreek en Leidse regio).

Voorliggend voorstel schetst kort de achtergrond en motivering van het voorstel. Tevens geven wij aan welke oplossingsrichtingen wij in gedachten hebben. Wij verwachten dat het voorstel voldoet aan de criteria die onlangs zijn vastgesteld in de ORS en hopen dat het daadwerkelijk uitgevoerd gaat worden.

De Omgevingsdienst West Holland verzorgt voor alle gemeenten in cluster ZW de bestuurlijke ondersteuning van het Schipholdossier, vandaar dat dit begeleidend schrijven is opgesteld op briefpapier van ODWH.

Mocht u nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met dhr. Waalewijn van de Omgevingsdienst West Holland.

Hoogachtend,

J.J.G.M. Roeffen, lid Regioforum en CvA van de ORS, voorzitter Bestuurlijk Cluster ZW
(wethouder Oegstgeest)

M.C. Waalewijn, secretaris cluster ZW, ambtenaar ODWH

Bijlage: voorstel hinderbeperking

Telefoon 071-4083100

Fax 071-4083101

www.odwh.nl

Correspondentieadres:

Postbus 159

2300 AD Leiden

Bezoekadres:

Schipholweg 128

2316 XD Leiden

Voorstel hinderbeperkende maatregel t.b.v. ORS

Achtergrond

De afgelopen jaren is geconstateerd dat vliegtuigen vaak afwijken van de centrale lijn ("hartlijn") van de luchtverkeerswegen en soms zelfs buiten de luchtverkeersweg vliegen. Zodoende spreidt de geluidhinder zich uit over een groot gebied. Dit probleem speelt in feite in de hele regio rond Schiphol; vanuit Bestuurlijk cluster ZW is met name de situatie bij Lisse aanleiding om een formeel voorstel voor hinderbeperking in te dienen bij de ORS.

In figuur 1 (jaargemiddeld beeld) is te zien dat de uitwaaiing van startende vliegtuigen vanaf de Kaagbaan zich voordoet op meerdere plekken, maar het sterkst rond de BERGI-route bij Lisse. Soortgelijke situaties en klachten doen zich voor bij veel andere routes zoals bij Kaag en Braassem, Nieuw Vennep en IJmuiden (fig 2). Deze voorbeelden zijn ons gemeld en feitelijk is dus een groot aantal inwoners gebaat bij de hinderbeperkende maatregelen in voorliggend voorstel. Vergelijken wij figuur 1 met de NOMOS-plaatjes van de andere startbanen dan blijkt de uitwaaiing rond Lisse het grootst van allemaal. Dat is een belangrijke reden om Lisse als casus voor te stellen.

In veel gevallen gaat het om verkort uitdraaien na de start, waarbij vaak het probleem optreedt dat men recht over woonkernen vliegt. De luchtverkeerswegen zijn vele kilometers breed en liggen ook over woonkernen. De hartlijnen van de luchtverkeerswegen liggen echter juist buiten de woonkernen en leiden tot de minste geluidgehinderden. Waarom worden deze hartlijnen niet secuurder gevolgd, aangezien ze juist ontworpen zijn voor hinderbeperking?

Van belang is verder dat door de nieuwe NADP-2 startprocedure waarbij men lager vliegt, er dichterbij het grondpad meer geluidimmissie optreedt dan voorheen; het is dus zaak dat het grondpad zo min mogelijk boven bewoond gebied ligt. Ook geldt dat afwijkende vliegpatronen extra klachten geven, zeker als dit boven dichtbevoikt gebied gebeurt.

In het verleden zijn hier regelmatig (incidentele) vragen over gesteld, o.a. via de CROS en via BAS, maar de beantwoording is niet altijd bevredigend en er is geen structureel onderzoek gedaan naar deze vaak voorkomende klacht. Het is belangrijk om het probleem breder te onderzoeken omdat hier naar verwachting op diverse locaties nog hinderbeperking is te realiseren.

Als verklaring voor de vliegtuigen die afwijken van de luchtverkeerswegen wordt o.a. genoemd dat het boven 3000 ft is toegestaan volgens het LVB, of dat het noodzakelijk is vanwege de operatie of veiligheidsredenen, of dat beneden 3000 ft een afwijking van 3 % is toegestaan volgens het LVB. De toetsingssystematiek van de ILT is overigens beperkt vanwege capaciteitsgebrek, blijkens de Handhavingsrapportage 2015.

Daarnaast is er natuurlijk een duidelijke prikkel en wens bij de luchtvaartmaatschappijen om de bocht af te snijden vanwege tijdwinst en brandstofbesparing. Dat zal men dus in goede banen moeten leiden.

Voorstel hinderbeperking

De hinderbeperking moet zich richten op de situatie op de relevante luchtverkeerswegen, nl. daar waar veel wordt afgeweken van de hartlijn van de luchtverkeersweg, bijvoorbeeld waar het verkort uitdraaien veel voorkomt en waar dit leidt tot relevante hinderstijging. Dit betreft vooral de vertrekroutes waar kort na de start een scherpe bocht in zit (trigger om af te snijden), zoals BERGI, LEKKO, LOPIK, ANDIK, ARNHM, GORLO. Voorgesteld wordt om een of meer situaties te analyseren op feiten in de laatste gebruiks jaren zodat effecten van baanonderhoud en windrichting uitmiddelen en wellicht ook een trend waarneembaar is. Zo kan inzichtelijk worden hoe de spreiding is t.o.v. de hartlijn en hoe groot het potentiële hinderbeperkende effect is. Daarnaast kan bekeken worden hoe vaak er een echte noodzaak was om af te wijken van de luchtverkeersweg.

Als casus stellen wij voor de BERGI-route te nemen (startend verkeer vanaf de Kaagbaan richting Noordwest), aangezien deze startroute de grootste uitwaaiing heeft van alle startbanen en hier veel klachten zijn m.b.t. het overvliegen van de woonkernen van de gemeenten Lisse, Nieuw Vennep en Hillegom (zie klachten BAS).

De relevante feitenverzameling moet zijn:

- hoe is de spreiding van het startend verkeer ten opzichte van de hartlijn van de luchtverkeersweg, met name in de binnenbocht;
- inzicht in de combinatie van horizontale afwijking en de hoogte waarop dit plaatsvindt, zodat een relatie met geluidhinder valt te leggen;

- hoe vaak is er sprake van operationeel noodzakelijk afwijken op instructie van LVNL;
- is er een trend waarneembaar en hoe wordt die veroorzaakt.

Op basis van de vergaarde informatie kunnen maatregelen genomen worden die recht doen aan de noodzakelijke flexibiliteit in de operatie en aan de geluidgehinderden. Wij verzoeken de volgende oplossingsrichtingen daarbij te betrekken:

- Welke mogelijkheden zijn er om het verkeer meer te concentreren rond de hartlijn van de luchtverkeersweg, zoals bij een vaste bochtstraal; wat biedt de voortschrijdende techniek aan opties;
- Het is wenselijk om inzicht te krijgen in de procedures die LVNL hanteert bij afwijkingen, m.a.w. wat zijn de spelregels en bevoegdheden bij gezagvoerders en LVNL en wat zijn de criteria bij LVNL om afwijken van de hartlijn c.q. luchtverkeersweg toe te staan;
- ILT zou meer aandacht moeten besteden aan monitoring, adequate feitenverzameling en indien nodig handhaving;
- Regelgeving aanpassen waarbij het afwijken van de luchtverkeersweg binnen TMA alleen is toegestaan bij operationele noodzaak, dus op instructie van LVNL;
- Het verticaal verhogen van de grenzen van de betreffende luchtverkeersweg en bijbehorende regels tot 6.000 voet;
- Het smaller maken van de luchtverkeerswegen waar mogelijk;

Tot slot: het onderzoeksvoorstel voldoet ons inziens goed aan de criteria die door de ORS zijn gesteld. Het levert nieuwe informatie op die ook bruikbaar is op andere locaties. In vervolg op de BERGI-casus en de daarbij gevonden aanbevelingen kunnen de oplossingen ook toegepast worden op andere banen, eventueel na een pilotproject.

Het effect van de beoogde maatregelen moet leiden tot minder overvliegen van dicht bewoond gebied en leiden tot hinderbeperking in het 48 Lden gebied. De effecten op het netwerk en de complexiteit van de operatie zijn naar verwachting gering.

In de bijlage vindt u enkele plaatjes als voorbeeld van de genoemde situaties.

Ingediend door J.J.G.M. Roeffen, lid Regioforum en CvA van de ORS, voorzitter Bestuurlijk Cluster ZW (wethouder Oegstgeest).



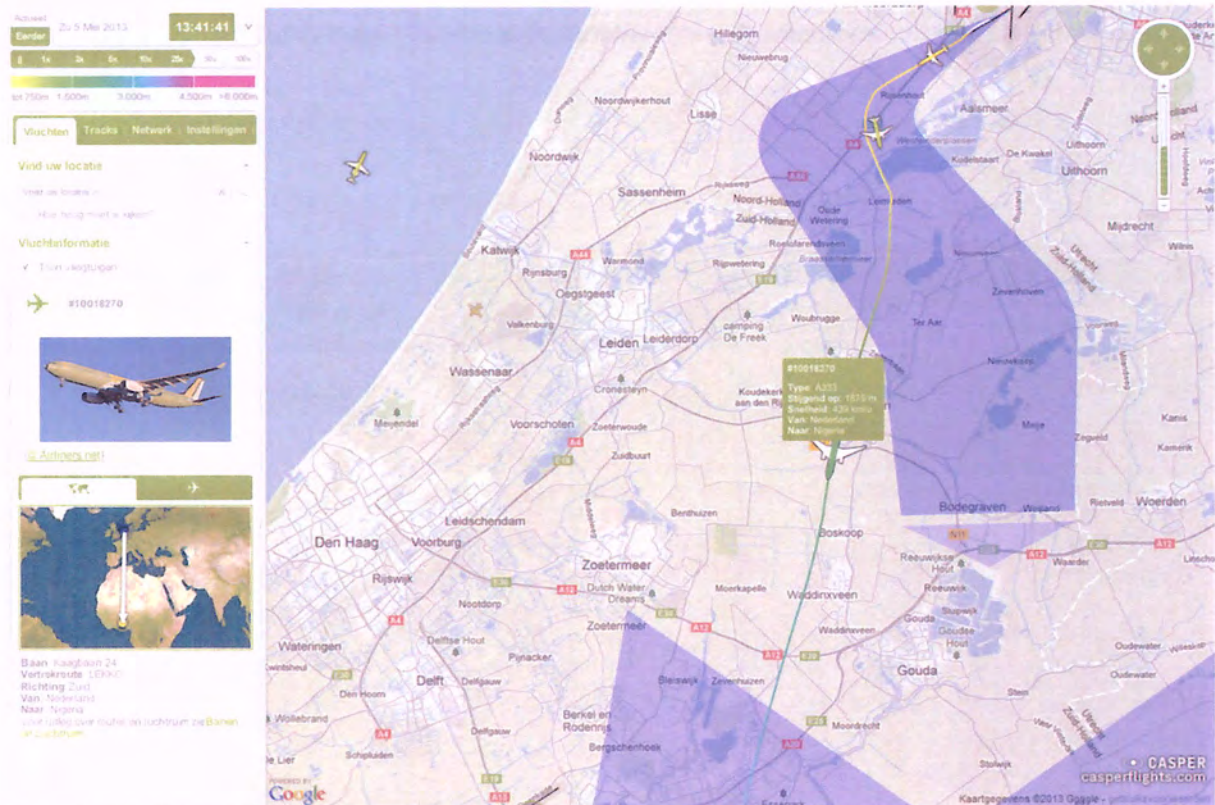
Figuur 1. Afwijkingen startroutes Kaagbaan, jaargemiddeld (19 april 2015-19april 2016), bron NOMOS



Figuur 2. Afwijkingen startroutes Polderbaan, jaargemiddeld (19 april 2015-19april 2016), bron NOMOS



Figuur 3. Verkort uitdraaien BERGI, verlaten luchtverkeersweg door Boeing 747 op relatief geringe hoogte. Bron: BAS-vliegverkeerinzicht



Figuur 4. Afwijking LEKKO. Bron: BAS-vliegverkeerinzicht