



Gemeente Aalsmeer

Registratienr. : -M&R
Aan : leden Beraad
Afkomstig van : Burgemeester en Wethouders
Datum : 13 oktober 2011
Afschrift aan : college, directie, griffie, voorlichting
Onderwerp : Beantwoording vragen van de CDA fractie over geluidsoverlast

Met deze memo worden de vragen beantwoord van de CDA fractie die zij op 13 oktober hebben gesteld over geluidsoverlast in Aalsmeer.

- 1. Het lijkt of Aalsmeer meer dan evenredig last heeft gehad van het wegvallen van de Kaagbaan. Is dit het geval? Zijn de Aalsmeerbaan, de Polderbaan, de Zwanenburgbaan en de Buitenveldertbaan allemaal even vaak ingezet tijdens de onderhoudswerkzaamheden? We kunnen hierover geen goede gegevens vinden op de website van **Bewoners Aanspreekpunt Schiphol**. De metingen van het aantal klachten ten opzichte van vorig jaar zijn niet accuraat, omdat er sinds 1 november 2010 is gestart met een nieuwe manier van tellen.*

In de periode van 11 september tot en met 2 oktober was de Kaagbaan wegens groot onderhoud buiten gebruik. Als de Kaagbaan buiten gebruik is, worden de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan ingezet voor starts naar en landingen vanuit het zuiden. Ook de Buitenveldertbaan kan dan meer worden ingezet. De Polderbaan is een van de noordelijke banen en kan niet worden gebruikt voor starts naar of landingen vanuit het zuiden. Zie bijlage 1 voor een overzicht van de banen op Schiphol.

Het baangebruik hangt voor het grootste deel af van het weer. Vliegtuigen moeten om veiligheidsredenen altijd tegen de wind in starten en tegen de wind in landen. De luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) maakt gebruik van preferentietabellen om te bepalen welke banen worden ingezet om het vliegverkeer af te handelen. Die preferentietabellen zijn er opgericht om zo min mogelijk mensen (in de regio) te hinderen. Daarom is de Kaagbaan de meest gebruikte baan om verkeer van en naar het zuiden op af te handelen. Als de Kaagbaan voor onderhoud buiten gebruik is, geldt een andere preferentietabel. Dit heeft er toe geleid dat de Aalsmeerbaan overdag en 's avonds veelvuldig is ingezet. Deze baan neemt dan de functie van de Kaagbaan als primaire baan over en wordt dan niet alleen tijdens de piekuren maar ook buiten de piekuren ingezet. In de nachtperiode is de Zwanenburgbaan ingezet. De Buitenveldertbaan is in verhouding tot de inzet van de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan het minst ingezet. De reden hiervoor is dat inzet van deze baan lager in de preferentietabel staat.

Tijdens de periode van het groot onderhoud aan de Kaagbaan is er relatief vaak sprake geweest van wind vanuit zuidelijke richtingen. Hierdoor is er naar verhouding veel gestart vanaf de Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan.

Door het intensieve gebruik van de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan tijdens de onderhoudsperiode, is inderdaad veel extra geluidshinder in Aalsmeer geweest die overlast heeft veroorzaakt. Het college betreurt het dat veel inwoners hierdoor extra belast worden. Het college is en blijft alert en onderneemt, daar waar mogelijk, actie. Aalsmeer is overigens niet de enige gemeente waar extra geluidshinder is geweest. Ook vanuit Uithoorn en Haarlemmermeer (Rijsenhout) zijn veel klachten van geluidshinder bij BAS gemeld.

Het tweede gedeelte van de vraag heeft betrekking op het tellen van klachten bij BAS. Er is niet gestart met een nieuwe manier van tellen op 1 november 2010. Op 1 november 2011 is wel een zogeheten 'captcha' ingevoerd. Mensen die meer dan 10 klachten op één dag indienen, moeten sindsdien een wisselende code overtypen om door te kunnen gaan met het indienen van klachten. Dit is gedaan om het gebruik van 'scripts' tegen te gaan, waarmee geautomatiseerd via een computerprogramma in korte tijd grote aantallen klachten werden ingediend die vaak niet te koppelen waren aan daadwerkelijke vliegtuigbewegingen. Hierdoor is het aantal klachten in het gebruiksjaar 2011 gedaald. Op het aantal klagers heeft de 'captcha' geen invloed (gehad). Het aantal starts en landingen op de Aalsmeerbaan is niet per dag of periode te zien op de website van Bas. Cijfers over baangebruik worden na afloop van het kwartaal gepubliceerd op de website van BAS.

2. *Als Aalsmeer meer dan evenredig belast is, wat was daar de reden van?*

Zie beantwoording vraag 1.

3. *Kan er bij een volgende onderhoudsbeurt aan een baan aandacht worden geschonken aan dit probleem, en zo ja, op welke manier?*

De gemeente Aalsmeer heeft aandacht aan het onderhoud van de Kaagbaan en de extra hinder voor Aalsmeer geschonken door voor en tijdens het groot onderhoud persberichten hierover te publiceren. Via de lokale kranten en via www.aalsmeer.nl/schiphol zijn Aalsmeerse inwoners geïnformeerd over de te verwachten extra geluidshinder en de reden hiervan. Ook bij onderhoud aan banen in de toekomst zal aandacht zijn voor het informeren van inwoners hierover.

4. *Bovendien lijkt het erop dat de vliegtuigen die over Aalsmeer starten, eerder (en dus lager) afbuigen, waardoor de zone van de geluidsoverlast en de hinder groter is geworden. Voorheen vlogen de vliegtuigen ongeveer tot aan of voorbij Flora Holland voor ze links of rechts gingen, nu lijkt het afbuigen(veel) eerder te gebeuren. Dit lijkt al geruime tijd zo te zijn, ook vóór het wegvallen van de Kaagbaan. Is deze waarneming juist? En zo ja, wat is hier de reden van?*

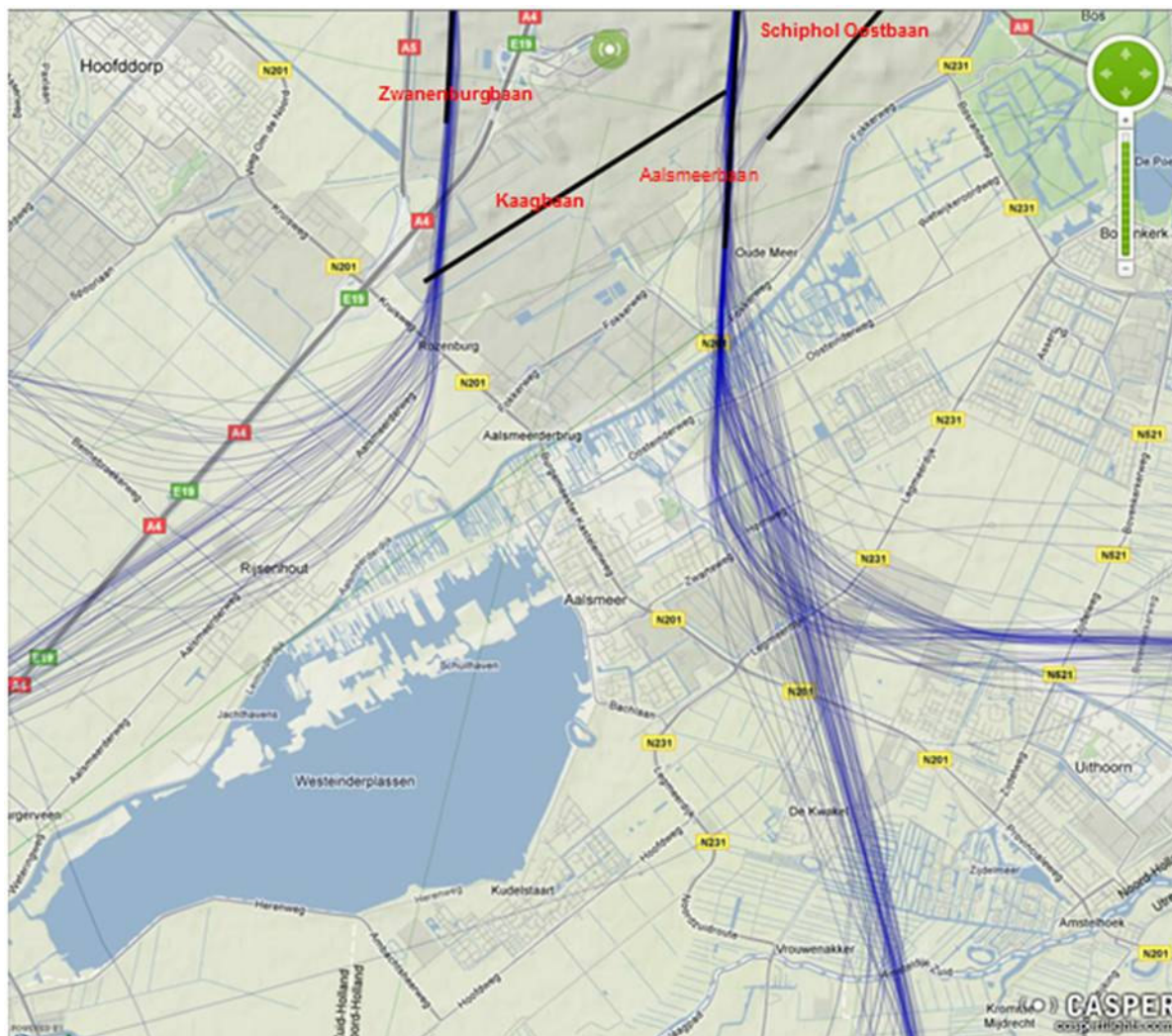
Er zijn geen routewijzigingen geweest voor de vertrekroutes vanaf de Aalsmeerbaan. Voor een route geldt dat deze op een kaart als een enkele lijn staat aangegeven. In werkelijkheid vliegen vliegtuigen niet op deze lijn, maar mogen "uitwaaieren" binnen een vastgestelde luchtverkeersweg die bij bochten enkele kilometers breed kan zijn. Niet elk vliegtuigtype kan namelijk op dezelfde wijze een bocht vliegen. Dit hangt o.a. af van het type, de motoren, het gewicht en de weersomstandigheden. Er kan dus verschil zijn op welk punt de bocht precies wordt ingezet.

In het Luchthavenverkeerbesluit van de Wet luchtvaart is vastgelegd dat straalvliegtuigen in principe tot een hoogte van 900 meter binnen de luchtverkeersweg moeten blijven. Daarvan mag in maximaal 3% van de starts per jaar afgeweken worden als dat bijvoorbeeld om veiligheidsredenen nodig is. Dit wordt gecontroleerd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat die over deze en andere regels waaraan het vliegverkeer zich moet houden, elk half jaar een Handhavingsrapportage uitbrengt. Om een beeld te geven van het uitwaaieren, zijn radartracks bijgevoegd in bijlage 2. Meer informatie over live radartracks en radartracks in het verleden zijn te raadplegen via www.bezoekbas.nl onder Vliegverkeer InZicht.

Bijlage 1



Bijlage 2



Toelichting: Radartracks van startend vliegverkeer op woensdag 28-09-2011 in de periode van 14.30 -18.00 uur.