



Concept verslag van het overleg van 12 maart 2018

Aanwezig: Dhr. Van Bochove (voorzitter), Dhr. Lodders (Provincie Flevoland), Dhr. Fackeldey (Gemeente Lelystad), Dhr. Van Amerongen (Gemeente Dronten), Dhr. Van der Es (Gemeente Zeewolde), Mw. Buis en Dhr. Lagerweij (Lelystad Airport), Mw. Verhoeven en Dhr. Zeinstra (CDO), Mw. Dam (NMF), Mw. Born (secretaris).

Genodigde: Dhr. Molendijk (IL&T)

Gasten: Dhr. Elzinga, Dhr. Tolboom en Dhr. Bergers (Provincie Flevoland), Dhr. Bakker (Gemeente Lelystad), Mw. Doeksen, Dhr. Schoot Uiterkamp en Dhr. Florissen (CDO).

Afwezig met bericht: Dhr. Pol (Gemeente Almere), Dhr. Van der Meer (gebruikers Lelystad Airport), Dhr. Schoone (Gebruikers tweede ring), Dhr. Stoer (Omwonendenvertegenwoordiging),

1. Opening

De voorzitter opent het overleg om 16:00 uur en heet alle aanwezigen welkom. Er zijn enige afzeggingen ontvangen.

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen en ingekomen post

Er is één opmerking over de lijst ingekomen post. Mw. Buis vraagt zich af waarom er post is over de Wet Normering Topinkomens (WNT). De CRO is een wettelijke commissie en wordt gesubsidieerd door het ministerie van I&W. Hierdoor valt de stichting, die de CRO ondersteunt, sinds 2016 onder de WNT. De jaarrekening 2016 moest worden gecontroleerd door een accountant.

In de brief over de WNT staat dat we vanaf het jaar 2017 de WNT niet meer hoeft te worden opgenomen in de jaarrekening.

3. Extensieregeling Lelystad Airport

Op verzoek van het CDO is de heer Ruud Molendijk van IL&T uitgenodigd om een presentatie te geven over de extensieregeling. Dhr. Molendijk houdt toezicht op de luchthavens Rotterdam, Schiphol en Lelystad. Indien nodig treedt hij handhavend op. De extensieregeling is een onderdeel van het luchthavenbesluit en treedt in werking bij de opening van de luchthaven.

In het Luchthavenbesluit is geregeld wat wel en niet mag tussen 23:00 en 6:00 uur. De luchthaven is dan gesloten. Er zijn uitzonderingen om de luchthaven toch open te houden voor vertrekkende en aankomende vliegtuigen. Vliegtuigen die in nood verkeren en vliegtuigen voor reddingsacties en hulpverlening mogen in de nacht landen en vertrekken. Ook om de hulpverlenende vliegtuigen bij te tanken of om een nachtelijke oefenvlucht uit te voeren.

De extensieregeling voorziet in meer uitzonderingen. Als een vliegtuig zou landen vóór 23:00 uur, maar onverwacht vertraagd is door omstandigheden die niet waren voorzien of door een onverwacht ATC-slot op de luchthaven van vertrek, dan mag dit vliegtuig tussen 23:00 en 00:00 uur landen.

Onverwachte omstandigheden: bijvoorbeeld omvliegen of vertraging bij vertrek wegens onweer, problemen bij verkeersleiding of storingen in apparatuur.

Voor het vertrekken zijn ook uitzondering gemaakt. Hier geldt ook de technische storing en extreme meteorologische omstandigheden.

Commissie Regionaal Overleg luchthaven Lelystad



Een uitzondering is ook een late toekenning van een ATC-slot. Het vliegtuig mag pas weg als zij toestemming hebben om te landen op plaats van bestemming.

De regels gelden voor de luchthavenexploitant en de luchtvaartmaatschappij. Beiden zijn verantwoordelijk.

De rol van de inspecteur (Dhr. Molendijk dus voor Lelystad Airport) is toezichhouden en handhaven. De exploitant moet elke kwartaal informatie geven over nachtvluchten: zijn er nachtvluchten geweest en de reden waarom dit heeft plaatsgevonden. De inspecteur beoordeelt die informatie. Als de info duidelijk genoeg is baseert hij daar zijn oordeel op. Het is lastig bij binnenkomende vluchten, de exploitanten van luchthavens weten volgens dhr. Molendijk vaak niet waarom de vertraging is ontstaan. De inspecteur kan extra informatie vragen bij de vliegtuigmaatschappij en kan ook vluchten controleren in vliegtuigvolgsysteem. Mw. Buis vult aan dat de exploitant wel de redenen van vertraging vraagt aan de airlines en deze administreert door middel van codes.

Als er een overtreding wordt geconstateerd volgt een waarschuwingsbrief aan luchtvaartmaatschappij. Daarna kunnen bestuurlijke boetes worden opgelegd.

De eerste stap kan ook nog zijn dat er geen actie gestart wordt. Bijvoorbeeld als de reden van de nachtlanding/vertrek niet voldoet aan de drie criteria. De reden van vertraging wordt aan inspectie voorgelegd. Bijvoorbeeld als er een piloot mist. Logistiek telt dan mee. Het is dan aan het oordeel van de inspecteur hoe hiermee wordt omgegaan.

Er zijn nu nog geen nachtvliegen. Straks wordt voornamelijk overdag gevlogen. Als de vluchten toch in de nacht terecht komen gaat de extensieregeling in.

Een dwangsom of bestuurlijke boete is een strafmaatregel die door de overheid kan worden opgelegd. Deze treedt dan in werking als de overtreding zich herhaalt. Het boetebedrag staat van tevoren vast. De bedragen zijn proportioneel.

Mw. Verhoeven: de term 'niet voorzien' is een breed begrip. Alles kan daar wel onder worden geschoven. Dhr. Van Bochove verduidelijkt de vraag: de commerciële vliegtuigmaatschappijen willen zoveel mogelijk retourvluchten per dag maken. Als zij elke dag op het nippertje binnenkomen, of elke dag net niet voor 23:00 uur, wordt het dan structureel? Haalt de inspecteur dit eruit?

Dit is volgens de inspecteur een afwijking die niet onder de uitzonderingsgevallen valt, als deze maatschappij standaard in de nachtperiode komt. Als blijkt dat de vertraging een gevolg is van een situatie of vertraging in de keten valt het wel onder de uitzonderingen.

Dhr. Fackeldey: geldt de extensieregeling alleen voor luchtvaartmaatschappijen die hier zijn home base heeft? Nee, dat is voor de inspecteur niet zo. Ook andere maatschappijen kunnen onder de extensieregeling vallen.

Dhr Fackeldey: gebruik maken van de extensieregeling kost de luchthaven heel veel geluidruimte of punten. Bij luchthaven Eindhoven is daarom het laat landen financieel onaantrekkelijk gemaakt.

Dhr. Molendijk legt uit dat het geluid in de nachtperiode meetelt met een factor 10. Als veel vluchten in de nacht plaatsvinden haal je het gewenste aantal vluchten niet. In Lelystad wordt gemonitord op het aantal vluchten, dus niet op de geluidruimte. Er geldt een plafond per jaar van aantal vliegtuigbewegingen.



Commissie Regionaal Overleg luchthaven Lelystad

Dhr. Florissen: als een vliegtuig 's ochtends vertraging oploopt en daardoor komt hij in de nacht terecht? Mag dat? Ja, dat is een voorbeeld van vertraging in de keten. Een onvoorziene situatie in de ochtend heeft de vertraging veroorzaakt. Maatschappijen zullen deze vertraging ook ongedaan willen maken. De inspecteur kan niet opdragen sneller te vliegen. De inspecteur zal informeren of er voldoende gedaan is om de vertraging in te lopen. Hij zal zijn beoordeling daarop baseren. Het Luchthavenbesluit bepaalt dat het tot 23:00 uur geopend is, met een uitloop voor uitzonderingen. Lelystad Airport moet zich ook houden aan de wet. De interpretatie zit bij de inspectie.

De voorzitter bedankt dhr. Molendijk voor zijn presentatie en informatie. Dhr. Molendijkverlaat de vergadering.

4. Verslag van het overleg van 9 oktober 2017

Redactioneel wordt het verslag vastgesteld, met dank aan de secretaris.

Naar aanleiding van pagina 4, eerste zin bovenaan, merkt dhr. Fackeldey op dat deze opmerking nog navolging behoeft.

“Kan het aan de bevolking duidelijk worden gemaakt waarom we naast het berekenen van geluid nu ook gaan werken met het meten van geluid? Hierover is het van belang dat we allen hetzelfde naar de burger communiceren.” Dit wordt op de actielijst geplaatst.

5. Advies voorbereidingsgroep meldingen vliegoverlast

De voorbereidingsgroep heeft een advies bekendgemaakt aan de commissie. Dhr. Elzinga en dhr. Bergers van Provincie Flevoland zijn aanwezig om vragen te beantwoorden.

Dhr. Ladders: het is een duidelijke notitie met voldoende varianten en een voorkeursvariant. Hij vindt het advies juist. De expertise van BAS wordt gebruikt en de benadering is laagdrempelig voor de melders wegens de inzet van de OFGV. Dhr. Fackeldey sluit zich daarbij aan.

Het CDO staat achter het voorstel maar heeft enkele vragen over hoe er wordt omgegaan met meldingen uit de directe omgeving. Zij zien graag een apart meldpunt voor de direct omwonenden in geval van calamiteiten die ontstaan op een bedrijf als gevolg van een vliegtuig dat te laag overvliegt of kerosine loost. Als daardoor schade ontstaat, waar moet dat dan worden gemeld? En met het oog op de voedselveiligheid moet de melding snel worden behandeld en moet de terugkoppeling ook heel snel (binnen 4 uur) plaatsvinden. Dit mist in het voorstel.

Het mag niet zo zijn dat dergelijke meldingen bij de front- en backoffice ondersneeuwen in het grote aantal meldingen over geluid. Het CDO heeft behoefte aan afspraken over schademelding en voedselveiligheid.

Mw. Dam: Hebben de provinciale vertegenwoordigers van Gelderland en Overijssel ook gereageerd op dit uiteindelijke voorstel? Zij mist in de provinciale vertegenwoordigers de betrokkenheid van provincie Noord-Holland.

Dhr. Van Amerongen: BAS heeft zijn bekwaamheid bewezen. Wat is de meerwaarde van een lokale front-office? We moeten voorkomen dat de OFGV slechts een doorgeefluik wordt.



Commissie Regionaal Overleg luchthaven Lelystad

Dhr. Van der Es: is het eens met hoofdscenario. Er is nog een aantal dingen die nog nader moeten worden uitgewerkt. Hij verzoekt bij de uitwerking niet zodanig flexibel te zijn dat van het hoofdscenario wordt afgeweken.

Mw. Buis: is het eens met de insteek maar wil het hebben over de timing nu er nog een jaar uitstel is bijgekomen. Er is nu een klachtenprocedure die voldoet voor de huidige situatie. We kunnen de nieuwe procedure nu nog niet vaststellen. Kunnen we dit in de loop van 2019 weer op de agenda plaatsen?

We moeten op enig moment overgaan op een andere werkwijze, Mw. Buis ziet dat graag gelijktijdig met de opening van Lelystad Airport. Dhr. Lagerweij stelt voor dit al een jaar eerder te doen zodat er een evaluatie kan plaatsvinden met de eventuele verbeteringen.

De voorzitter geeft aan dat de regeling operationeel moet zijn als het grote verkeer gaat vliegen. In de komende twee jaar moet wel een regeling worden opgezet. De tijdelijke regeling blijft in stand tot de feitelijke opening en dan komt er een nieuwe regeling. Natuurlijk wordt de nieuwe regeling getest en geëvalueerd.

Antwoorden op de vragen.

De bestaande faciliteiten en afspraken die de direct omwonenden (postcodegebied) nu hebben kunnen voortbestaan.

BAS krijgt heel veel klachten binnen, de klachten van de veelmelders worden eruit gefilterd en anders behandeld.

Gelderland kan zich vinden in het advies. Overijssel heeft nog niet gereageerd.

De rol van de OFGV als front-office mag niet slechts een doorgeefluik zijn. De Front-office zal ook de terugkoppeling aan de melder geven.

Het voordeel van de inzet van de OFGV is de lokale kennis. De front office moet echter ook kennis hebben met wat er in de lucht gebeurt. Dat is een andere tak van sport. Dit moeten de opdrachtgevers van de OFGV goed doorpraten.

Een protocol schademeldingen en voedselveiligheid is een andere tak van sport dan overlast van vliegverkeer. Mw. Buis vindt het echter wel hele relevante vragen. Kijk eens hoe dat is op andere luchthavens is geregeld. Er moet serieus naar deze vragen worden gekeken. Dhr. Fackeldey vult aan dat er onderscheid moet worden gemaakt. Deze onderwerpen kun je niet samenvoegen met meldingen over geluid. In het Convenant voedselveiligheid wordt niet gesproken over de calamiteit kerosinelozing.

De voorzitter stelt voor om de vragen van de CDO los te koppelen. Op deze vragen moeten wel heldere antwoorden komen. Hiervoor moet het CDO en Lelystad Airport samen afspraken maken.

Mw. Buis pakt dit op.

De front-office splitsen over verschillende provincies is een extra knip in de procedure. Er moet op de websites zo worden gecommuniceerd dat de mensen in andere provincies niet op zoek hoeven naar dit meldpunt. Door de juiste links op websites te zetten komt de melder op het goede loket uit. Afstemming en nadere invulling is wel nodig.

Mw. Dam: maar de klager weet niet waar het vliegtuig hoort (Lelystad, Schiphol, elders). Die meldt zijn klacht wellicht op een andere plaats.

Hiervoor is dus een sterke informatievoorziening nodig. BAS is een hele goede partner met veel kennis en ervaring. Mw. Dam heeft het echter over de front-office. Meer gemeentes zullen in het



Commissie Regionaal Overleg luchthaven Lelystad

beperkingengebied komen te liggen,. Het moet worden onderzocht hoe de informatievoorziening daar is ingericht. De burger moet het zo kunnen vinden. Kan dat in de uitwerking aandacht krijgen?

De voorzitter concludeert dat bij voorkeur variant nummer een wordt uitgewerkt. Daarbij ook aandacht besteden aan het moment van inwerking treden etc. De commissie ziet de uitwerkingen graag tegemoet.

6. Stand van zaken plan van aanpak behoud leefbaarheid en beperken hinder

Dhr. Lagerweij heeft de stand van zaken opgenomen in het verstrekte document. Het is ter informatie. Als hierover vragen zijn kunnen die via de secretaris worden gesteld. Zij zal de vragen bundelen en doorzenden.

7. Nulmeting aan de hand van de gegevens uit de gezondheidsmonitor

In het vorige overleg is geconcludeerd dat het onderzoek kan worden gebruikt voor een bredere nulmeting. Hieraan wordt momenteel getwijfeld. De vraag is of de uitkomsten uit dit onderzoek representatief genoeg zijn om als nulmeting te dienen.

8. Jaarverslag rekening 2017

Op het jaarverslag en de jaarrekening komen geen opmerkingen De kascommissie, bestaande uit Mw. Dam en Dhr. Van Amerongen hebben de rekening gecontroleerd en deze in orde bevonden. Er kan aan de penningmeester decharge worden verleend voor dit rekeningjaar. De kascommissie wordt hartelijk bedankt en verzocht dit volgend jaar nog eens te doen. Die toezegging wordt gedaan.

9. Luchtruimvisie

Die onderwerp wordt voor het volgend overleg geagendeerd. Hiervoor wordt het ministerie van I&W uitgenodigd.

10. Klachtenoverzicht OFGV

Ter informatie. Er zijn geen opmerkingen.

11. Datum en agenda volgend overleg

Het volgende overleg vindt plaats op maandag 28 mei van 16:00 tot uiterlijk 18:00 uur.

Een aantal leden weet niet of zij nog lid van de commissie zijn, maar er komt zeker iemand uit de gemeentes.

Het overleg vindt plaats in het luchthavengebouw van Lelystad Airport.

Op de agenda staat in ieder geval de Luchtruimvisie.

12. Rondvraag

Dhr. Lagerweij: Dhr. Hoekstra komt, als havenmeester, al even niet naar dit overleg. Hij zal, indien gewenst, bij dit overleg aanwezig zijn om ons te informeren over het meldingenoverzicht.

Binnenkort wordt een vertegenwoordiger vanuit de LVNL aan de commissie toegevoegd.

En als reactie op de actielijst: de meldingen uit de directe omgeving worden geregistreerd en er volgt altijd direct actie.



Commissie Regionaal Overleg luchthaven Lelystad

Voor Dhr. Lagerweij is het de laatste CRO-bijeenkomst. De voorzitter bedankt hem voor zijn jarenlange inzet voor de commissie. Er komt nog een uitnodiging voor zijn afscheid van Lelystad Airport.

Mw. Verhoeven vraagt of de presentatie over de extensieregeling op de website kan worden geplaatst. Jazeker, dat wordt gedaan.

De Alderstafel is opgeheven, waar komen niet afgehandelde zaken terecht?

De resterende taken moeten nog worden afgerond. Er volgt nog overleg door wie en hoe. De voorzitter heeft hierover binnenkort een afspraak op het ministerie.

13. Sluiting.

De voorzitter bedankt alle aanwezigen voor hun inbreng en sluit het overleg om 17:15 uur.

Hij merkt nog even op dat de politiek vertegenwoordigers van gemeenten (en provincie) wellicht ook afscheid nemen. Hij bedankt hen allen voor hun inzet en betrokkenheid.

Actiepunten van de actielijst van 12 maart 2018

Datum overleg	Uitvoerder	Onderwerp	Streefdatum
10 april 2017	Voorzitter En elke deelnemende partij van de CRO	Geluidsisolatie woningen buiten de 40 Ke-zone. Bij ministerie aandacht vragen voor dit knelpunt	doorlopend
9 oktober 2017	Provincie Flevoland; Mw. Verhoeven, Mw. Dam, Dhr. Stoer, Dhr. Fackeldey, Dhr. Van Amerongen.	Vorbereidingsgroep meldingen vliegtuigoverlast. Uitwerking voorstel	28 mei 2018
9 oktober		Communicatie over geluid meten en berekenen.	
12 maart 2018	Mw. Buis en CDO	Afspraken over calamiteiten- en schade	Voor de opening