

Vragen van omwonenden en antwoorden over Vliegveld Hilversum

Vastgesteld door de Commissie Regionaal overleg vliegveld Hilversum, 25 maart 2015

1. Vliegtuigen

Welke vliegtuigen mogen er vliegen op Vliegveld Hilversum?

Verreweg de meeste vliegtuigen zijn éénmotorige propellervliegtuigjes (1 tot 4 persoons) en zweefvliegtuigen. Ook lichte helikopters zijn toegestaan (tot een bepaald aantal vliegbewegingen per jaar). Op de luchthaven zijn luchtvaartuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg toegestaan, binnen de vastgestelde grenswaarden van de geluidsbelasting.

Er moet groot onderscheid gemaakt worden tussen propellervliegtuigen en straalvliegtuigen. De start- en landingsbanen van Vliegveld Hilversum zijn veel te kort voor zelfs de allerkleinste straalvliegtuigen ("business jets"). De meeste straalvliegtuigen zijn zwaarder dan het maximaal toegestane startgewicht en vallen ook buiten de grenzen van de geluidsbelasting. Het is niet ook de doelstelling noch de ambitie van Stichting Vliegveld Hilversum om ooit straalvliegtuigen te ontvangen.

Hoe zwaar mogen de vliegtuigen/helikopters zijn?

Het maximale toegelaten startgewicht is 6.000 kg. Op dit moment is het gewicht van de zwaarste machine gestationeerd op vliegveld Hilversum circa 2.155 kg. Dat is een Piper Seneca, 2 motorig, 6 persoons. Zwaardere propellervliegtuigen zijn incidenteel en na toestemming van de havenmeester wel mogelijk. Vliegveld Hilversum kent echter praktische operationele beperkingen voor zwaardere machines. Want zwaardere machines hebben doorgaans een langere baan nodig om te starten en te landen. Ook de niet verharde baan kan een beperking zijn, om zwaardere machines tot 6.000 kg toe te laten. Een grasbaan geeft immers veel meer rolweerstand bij opstijgen dan een verharde baan.

Kan het aantal vliegtuigen op vliegveld Hilversum groeien?

In het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied zijn de bouw mogelijkheden beperkt tot de huidige m² hangar. De hangars staan vol en er mag niet of nauwelijks bijgebouwd worden. Er is dus geen extra plaatsingsruimte en daarom kunnen er niet meer vliegtuigen op het vliegveld gestationeerd worden dan er nu zijn. Er is wel ruimte om het aantal vluchten te laten groeien binnen de verordening (het Luchthavenbesluit).

2. Vliegbewegingen

Hoeveel mag er worden gevlogen ?

In het nieuwe luchthavenbesluit wordt het vliegveld niet beperkt op een aantal vliegbewegingen, maar zijn deze vliegbewegingen vertaald naar een geluidsplafond. Het vliegveld dient binnen deze geluidscontouren te blijven, dat is het equivalent van circa 76.000 vliegbewegingen (als optelsom van het geluid van vliegtuigen en helikopters). Voor de helikopters geldt tevens een specifiek maximum van 2.000 vliegbewegingen per jaar.

Hoeveel wordt er gevlogen?

Het aantal vliegbewegingen is in de afgelopen jaren stabiel gebleven, gemiddeld rond de 43.000 bewegingen per jaar. Een vliegbeweging is een start óf een landing van een vliegtuig. Als een vliegtuig landt op Hilversum daarna weer vertrekt, dan heeft het een landing gemaakt en een start; er zijn dan dus twee vliegtuigbewegingen genoteerd. De start van een vliegtuig maakt meer geluid dan een landing. Bij de start en het wegklimmen wordt er namelijk veelal vol motorvermogen gegeven. Er zijn dus circa 21.500 starts per jaar (inclusief de doorstarts tijdens lesvluchten).

Het aantal vliegbewegingen is behoorlijk minder dan in de jaren '70, in de topjaren bedroeg het aantal zelfs meer dan 75.000 (met als topjaar 92.000). Naar inschatting is circa 25 tot 30 % van de bewegingen een overlandvlucht. Dat wil zeggen dat een vliegtuigje opstijgt met als doel een ander vliegveld, of komt landen nadat het is gestart op een ander veld. De overige bewegingen zijn lokaal, bijvoorbeeld lesvliegtuigjes, zweefvliegen en/of rondvlucht.

<u>jaar</u>	<u>aantal</u>
2008	41.079
2009	43.669
2010	40.846
2011	46.728
2012	43.827
2013	41.600
2014	44.175

Het jaar 2013 kenmerkte zich door een zowel zeer nat voor- als nat naseizoen. Het gevolg daarvan is dat de gesteldheid van de grasbanen regelmatig een zeer beperkt gebruik toestond. Het leren landen en starten was daardoor in deze periode zelden mogelijk, wat het lage aantal bewegingen verklaart.

Wanneer mag er gevlogen worden?

Ten aanzien van het gebruik van de luchthaven gelden de volgende voorschriften, waarbij de genoemde tijden plaatselijke tijden betreffen:

A. het uitvoeren van circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten en/of landen en het uitvoeren van oefennaderingen met luchtvaartuigen, is verboden:

1. op werkdagen vóór 08.00 uur;
2. op zaterdagen vóór 08.00 uur en na 16.00 uur;
3. op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 uur en na 16.00 uur.

B. het uitvoeren van vluchten met luchtvaartuigen met het doel valschermspringen te laten beoefenen is verboden:

1. op werkdagen vóór 08.00 uur;
2. op zaterdagen vóór 08.00 uur en na 18.00 uur;
met dien verstande dat vluchten met het doel valschermspringen te laten beoefenen na 18.00 uur wel zijn toegestaan, voor zover de frequentie na dat die van vier vliegtuigbewegingen per kwartier niet boven gaat én hoogte wordt gewonnen buiten gebieden met aaneengesloten bebouwing;
3. op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 uur en na 18.00 uur.

C. het uitvoeren van rondvluchten met luchtvaartuigen is verboden:

1. op werkdagen vóór 08.00 uur;
2. op zaterdagen vóór 08.00 uur en na 19.00 uur;
3. op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 uur en na 19.00 uur.

Op welke tijden is het vliegveld opengesteld?

Op dit moment hanteert de Stichting Vliegveld Hilversum de volgende openingstijden: Het vliegveld is open van 08.00 tot 20.00 uur, voor zover dat binnen de periode van daglicht is, daarbuiten mag er niet worden gevlogen.

Incidenteel kan de havenmeester een vlieger toestemming geven om ná 20.00 uur, maar vóór einde daglicht op het veld te landen, bijvoorbeeld wanneer hij uit het buitenland komt.

Aan welke regels moeten de vliegtuigen zich houden?

De volgende minimum vlieghoogtes dienen wettelijk te worden aangehouden in Nederland:

- a. Boven de bebouwde kom (*d.w.z. boven gebieden met aaneengesloten bebouwing, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, dan wel boven mensenverzamelingen*): tenminste 300 meter (1.000 voet) boven de hoogste hindernis, gelegen binnen een afstand van 600 m van het luchtvaartuig;
- b. Buiten de bebouwde kom: (*elders dan onder a aangegeven*): tenminste 150 meter (500 voet) boven de grond of het water

Als indicatie: indien men met het blote oog het registratienummer van het vliegtuig (onder een van de vleugels) kan lezen dan betekent dat meestal dat het vliegtuig lager vliegt dan 300 meter.

Hoe moeten vliegtuigen rondom het vliegveld vliegen bij aankomst en vertrek?

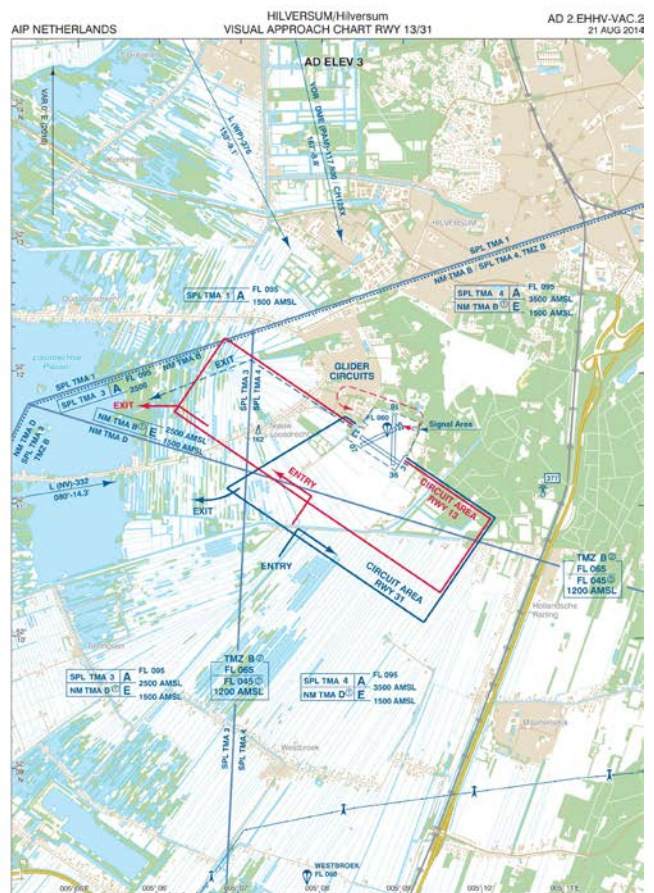
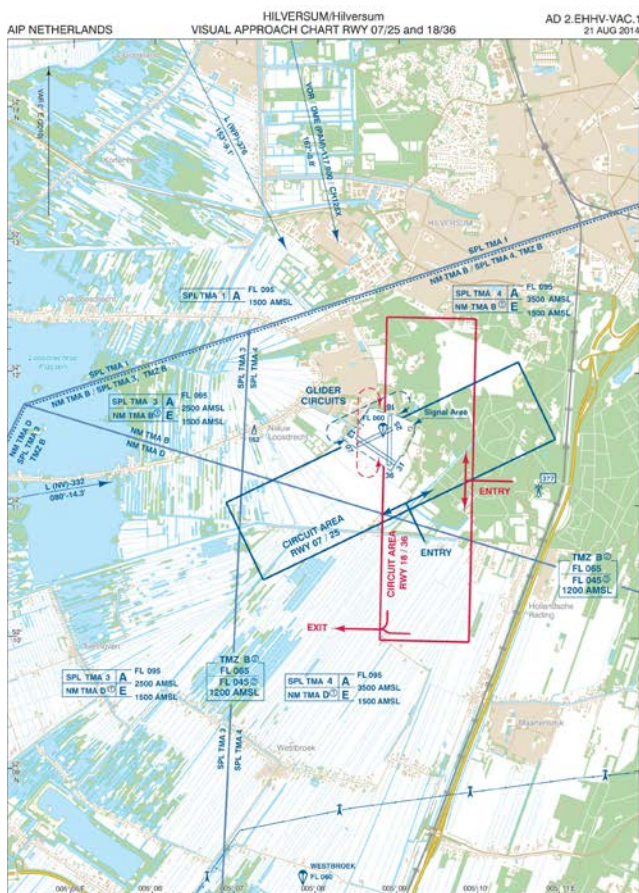
Hilversum kent 3 landingsbanen die vanaf beide kanten bruikbaar zijn. In de circuitgebieden, dat zijn de aangeduide gebieden waarbinnen opstijgen en landen plaatsvindt, stijgen de vliegtuigen tijdens de start binnen het circuitgebied in een zo kort mogelijk bestek naar circa 700 voet. Tijdens de landing wordt volgens een voorgeschreven patroon binnen het circuit gebied gedaald via 700 voet (verplichte circuit-hoogte) naar de landing op de baan.

Vliegveld Hilversum kent de banen 07/25, 13/31 en 18/36 voor motorvliegtuigen. Iedere baan kent luchtverkeerscircuit dat linksom of rechtsom wordt gevlogen, afhankelijk van de baan die in gebruik is. Voor de baan 13/31 zijn twee verschillende circuits. Startend verkeer op baan 31 (dus richting 310 graden op de kompasroos richting Loosdrecht) wordt vanwege het voorkomen van geluidshinder geacht naar links af te buigen vóór de Nieuw Loosdrechtse dijk, *mits* dit veilig kan worden uitgevoerd door de piloot van het betreffende vliegtuig.

Op basis waarvan wordt voor één van de drie start- en landingsbanen gekozen?

De keuze voor het gebruik van een baan wordt door de havenmeester van het vliegveld altijd gemaakt op grond van een aantal vaste factoren: wind, weersverwachting, te verwachten gebruik, en gesteldheid van de baan. Kortom, alles wat met vliegveiligheid te maken heeft. Pas daarna wordt er gekeken naar vermijdbare hinder. Het vliegveld wisselt soms gedurende de dag van baan, omdat soms de wind behoorlijk draait. Op sommige dagen wordt er wel eens 3 of 4 keer veranderd.

Zie de kaartjes van de circuitgebieden hierna.



Kaart met de circuitgebieden van Vliegveld Hilversum (bron: ais-netherlands)

3. Geluidhinder

Bepaalde delen van het gebied zijn aangeduid als “stiltegebied” en daarom zou er helemaal niet overheen mogen worden gevlogen?

Er zijn inderdaad gebieden aangewezen als stiltegebied (bijvoorbeeld Noorderpark, provincie Utrecht). Het begrip “stiltegebied” wordt wel in de ruimtelijke ordening gehanteerd, maar niet in de luchtvaartwet. Dat betekent dus dat vliegtuigen op een minimale hoogte van 500 voet boven dergelijke gebieden mogen vliegen.

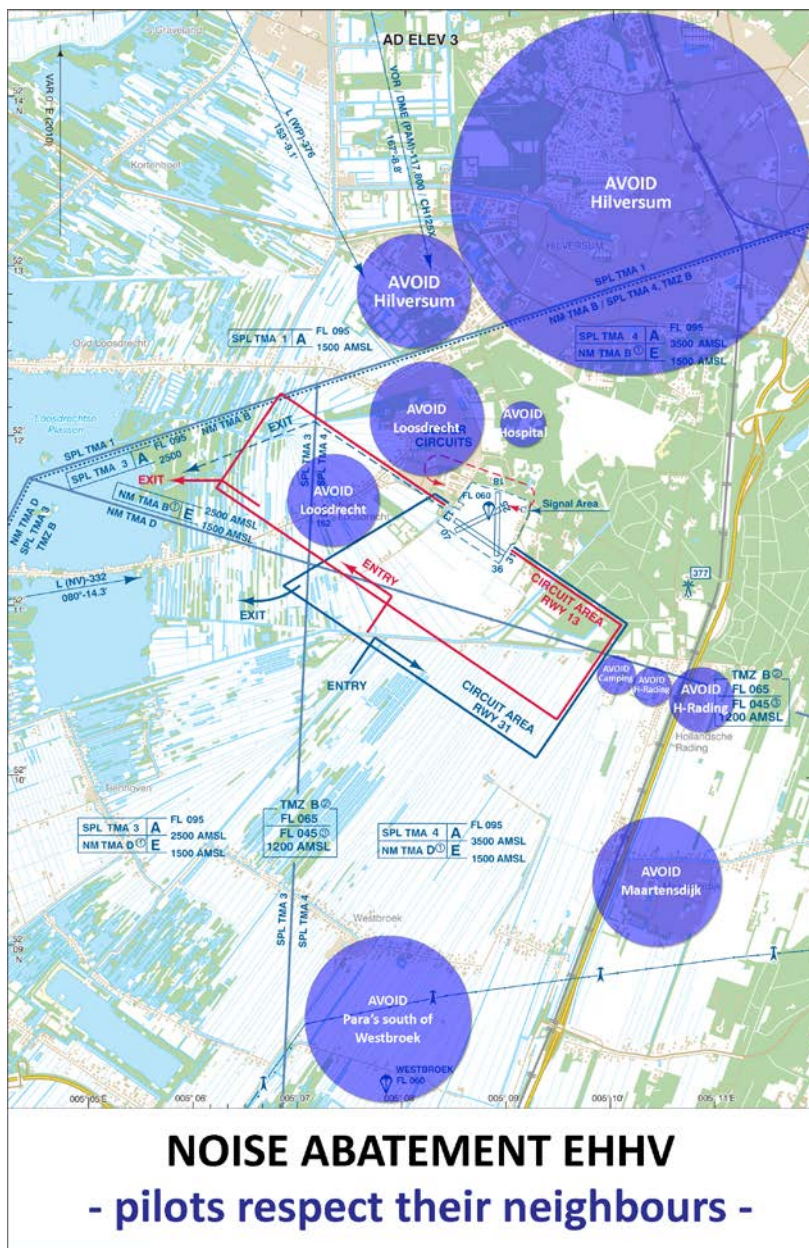
Wel zijn er op de luchtvaartkaart van Nederland specifieke natuurgebieden aangegeven waar de minimale vlieghoogte 1.000 voet bedraagt; bijvoorbeeld het Naardermeer, de Nieuwkoopse plassen of de Oostvaardersplassen.

Wat doet het vliegveld zelf aan voorkoming van geluidhinder (“noise abatement”)?

De Stichting Vliegveld Hilversum en de Havendienst willen graag goed contact met omwonenden en andere belanghebbenden. Op de website van het vliegveld is in de rubriek “for pilots” een kaartje opgenomen van gebieden met aaneengesloten bebouwing die zo veel mogelijk gemedend (“avoided”) dienen te worden. Aan piloten wordt gevraagd om al

onze buren te respecteren. Er wordt dus aan piloten gevraagd om de bebouwde kom te vermijden (er mag hoger dan 300 meter / 1.000 voet wel over heen worden gevlogen).

De piloot is zelf verantwoordelijk voor de veilige vluchtuitvoering en de keuzes die hij/zij in de lucht maakt, natuurlijk binnen de grenzen van de luchtvaartwet. De havenmeester is verantwoordelijk voor informatieverstrekking aan piloten en voor de operatie en veiligheid op de grond van het luchthaventerrein. De havenmeester noteert klachten en kan, afhankelijk van de feiten en de situatie, een piloot aanspreken op zijn gedrag.



Geluidhinder dichtbij de start- en landingsbaan, bijvoorbeeld manege en Zonnestraal. Als een locatie is gelegen in het verlengde van de start- en landingsbaan is er helaas niet zoveel aan te doen. De keuze tussen de verschillende banen is niet zozeer een vrije keuze van het vliegveld, maar heeft ten eerste te maken met de windrichting en veiligheid.

Idealiter stijgen vliegtuigen tegen de wind in. Tot op zekere hoogte kan met zijwind worden gestart, maar dat is afhankelijk van de windsterkte, en het aantal graden zijwind. Ook de conditie en de lengte van de banen speelt hierin een rol.

Is geluidhinder voor de appartementen van Zonnestraal onvermijdbaar?

De appartementengebouwen aan het Loosdrechtse Bos staan in het verlengde van de baan 36/18. Dat betekent dat opstijgen in noordelijke richting of in mindere mate, landen in zuidelijke richting voor overlast kan zorgen voor de appartementen. Dat deze appartementen er eigenlijk niet hadden mogen komen is op dit moment geen argument meer, want de appartementen zijn gerealiseerd. Gezien de ligging van de appartementen is overlast niet te voorkomen.

De keuze voor het gebruik van een baan wordt altijd gemaakt op grond van een aantal vaste factoren: wind, weersverwachting, te verwachten gebruik, en gesteldheid van de baan. Kortom, alles wat met veiligheid te maken heeft. Pas daarna wordt er gekeken naar vermijdbare hinder. Als procedure wordt door vliegveld Hilversum aangegeven: Het mijden van Zonnestraal geldt voor circuitvluchten, startend of landend en is altijd afhankelijk van de inschatting van de vlieger. Het is geen wettelijk voorschrift maar een verzoek om, indien mogelijk, rekening te houden met de bewoners van Zonnestraal.

Zijn er mogelijkheden tot een kleine verschuiving van de start-/landingsbanen om de overlast enigszins te verminderen?

De start-/landingsbanen zijn vastgelegd in het luchthavenbesluit. De drie banen waarbinnen de vliegtuigen starten en landen liggen daarmee vast. Binnen de contouren (zie website: www.ais-netherlands.nl) heeft de vlieger op basis van zijn inschatting wel ruimte. Hierin staat de veiligheid voorop, het is aan de vlieger en niet aan het vliegveld om op basis van diens inschatting keuzes te maken.

4. Klachten

Hoe kan ik de vliegers aanspreken met een klacht?

Klachten worden genoteerd door de havendienst en dienen zo volledig mogelijk te worden doorgegeven (locatie, tijdstip, etc.) om de feiten te kunnen beoordelen.

Het vliegveld staat open voor klachten en zal daar zeker actie op laten volgen voor zover daar mogelijkheden toe zijn. Niet altijd kan direct gehandeld worden, bijvoorbeeld omdat op basis van de windrichting niet naar een andere start- en landingsbaan geswitcht kan worden. In de klachten moet onderscheid gemaakt worden in klachten op basis van overtreding van de regels en klachten die ingaan op een situatie die past binnen de bestaande regels. Soms kan het vliegveld in overleg met de vliegers de klacht direct oplossen, er zijn wel mogelijkheden, maar natuurlijk niet in alle gevallen.

De Havenmeester heeft overigens niet de wettelijke bevoegdheid of verantwoordelijkheid om piloten sancties op te leggen als deze in de lucht een regel hebben overtreden. De handhaving van het luchtzijdig gebruik van het vliegveld is een verantwoordelijkheid van de KLPD/Luchtvaartpolitie.

De CRO-H heeft de klachtenprocedure voor vliegveld Hilversum vastgesteld. Klachten kunnen zowel telefonisch als schriftelijk/digitaal worden ingediend. Voor telefonische

klachten kan contact worden opgenomen met het telefoonnummer van de havendienst. De telefonische klachten en de wijze van afhandeling worden door de luchthaven geregistreerd en periodiek teruggekoppeld aan de provincie Noord-Holland/secretaris CRO-H. Schriftelijke dan wel digitale klachten verlopen via het Servicepunt van de Provincie Noord-Holland, via een klachtenformulier. De provincie handelt de klacht dan verder af en koppelt hierover terug aan klager en de luchthaven. De provincie registreert ook de klachten.

De secretaris van de CRO-H zorgt voor een jaarlijkse rapportage van de klachten en wijze van afhandeling voor bespreking in de CRO-H. Op deze wijze kan de commissie haar taak met betrekking tot het analyseren van klachten over het gebruik van de luchthaven uitoefenen. Daarbij gaat het niet om het bespreken en analyseren van individuele klachten, maar om trends en de manier van afhandeling.

5. Bijlagen en nuttige internet-links en telefoonnummers

Klachtentelefoon Vliegveld Hilversum

035-5771693

Link naar klachtenformulier Provincie Noord Holland

Zie: <http://www.noord-holland.nl/web/Themas/Verkeer-en-vervoer/Luchthavens/Regionale-luchthavens/Klachten-Luchthaven-Hilversum.htm>

Luchthavenbesluit Vliegveld Hilversum van de Provincie Noord Holland

Zie: <http://www.noord-holland.nl/web/Themas/Verkeer-en-vervoer/Luchthavens/Regionale-luchthavens/Luchthaven-Hilversum.htm>

Website Vliegveld Hilversum FAQ; meer vragen en antwoorden over het vliegveld

Zie: <http://www.ehvh.nl/bezoekers/faq-vliegveld-hilversum>

Website Vliegveld Hilversum FAQ; Kaartje met "Pilots respect their neighbours"

Zie: <http://www.ehvh.nl/for-pilots/noise-abatement>