

MEMO

datum	24 april 2018	☒ ter informatie	☐ ter circulatie
aan	gemeenteraad	☐ ter kennisneming	☐ volgens afspraak
cc		☐ ter behandeling	☐ voor commentaar
opsteller	M. Radema		
afzender	college B&W		
onderwerp	informatie over Schiphol		

Inleiding

In deze memo zijn de laatste relevante ontwikkelingen vermeld over Schiphol en de impact op de leefomgeving. Achtergrondinformatie over Schiphol is opgenomen in de factsheet die de Omgevingsdienst West-Holland heeft opgesteld (zie bijlage 1). De raad is al eerder geïnformeerd over de ontwikkelingen van Schiphol. De laatste memo dateert van januari 2018 en is toegevoegd als bijlage 2.

Microklimaat Leimuiden

De Omgevingsraad Schiphol (ORS) heeft op basis van eerder onderzoek en mede op verzoek van de werkgroep uit Leimuiden besloten dat een experiment wordt uitgevoerd met de startroute vanaf de Kaagbaan die aan de noordkant van Kaag en Braassem naar het oosten gaat.

Het experiment laat zien dat de introductie van de vaste bochtstraal voldoet aan alle vooraf meegegeven randvoorwaarden. De resultaten van het experiment zijn in lijn met – en op punten beter dan – de geprognosticeerde effecten op basis waarvan het Regioforum op 26 februari 2016 het besluit heeft genomen tot uitvoering van een experiment met een vaste bochtstraal tussen Rijssenhout en Leimuiden. De vaste bochtstraal levert een verbetering op van het per saldo aantal ernstig gehinderden. Er is een afname van het aantal ernstig gehinderden in Leimuiden, Nieuw-Vennep en Burgerveen. Er is een toename in Rijssenhout en Kudelstaart. Getoetst is of het beeld uit de berekeningen in lijn is met de gemeten waarden. Dat blijkt het geval.

Op basis van het vooronderzoek mag verwacht worden dat van een verhoging van de participatiegraad (nu alleen KLM en Transavia) een nog groter (positief) effect per saldo op het aantal ernstig gehinderden zal uitgaan, maar ook leidt tot een verzwaring van de overlast in de gebieden waar er negatieve impact van het experiment waar te nemen valt.

De resultaten zijn besproken in het Regioforum van 1 december 2017. Er is nog geen definitief besluit genomen over het microklimaat Leimuiden.

De gemeente Aalsmeer heeft, gesteund door een deel van de partijen, gevraagd om uitstel van besluitvorming om meer aandacht te kunnen geven aan de hinderbeleving die naar de mening van de gemeente Aalsmeer onvoldoende is meegenomen in de resultaten. Afgesproken is dat het huidige experiment (dus de vaste bochtstraalroute met KLM en Transavia-vliegtuigen die de vaste bochtstraal kunnen vliegen) wordt voortgezet.

In opdracht van het secretariaat ORS is gestart met de eerste fase van het hinderbelevingsonderzoek. Dit bestaat uit een secundaire analyse van eerder in de evaluatie verzameld empirisch materiaal. De planning is dat dit in juni gereed zal zijn. Deze uitkomsten zullen in een bestuurlijk overleg worden besproken.

Onderzoek naar cumulatie geluid

De gemeenteraad heeft in 2017 een aangenomen waarin is gevraagd om onderzoek te doen naar de cumulatieve impact van ontwikkelingen rondom de luchthaven Schiphol in samenwerking met andere gemeenten in het noordelijke deel van Zuid-Holland (cluster Zuidwest) en hier een bedrag van € 10.000,= per jaar voor te reserveren.

Over de uitwerking van het amendement heeft afstemming plaatsgevonden de werkgroep Geluidhinder Kaag en Braassem Noord. De werkgroep vindt het wenselijk dat, gezamenlijk met andere gemeenten in Zuid-Holland, onderzoek wordt gedaan naar de geluidbelasting van Schiphol. De afgelopen jaren hebben diverse ontwikkelingen geleid tot een andere geluidbelasting, die bij berekeningen onvoldoende wordt meegenomen. Dit onderzoek moet regionaal worden uitgevoerd. Om die reden heeft afstemming plaatsgevonden met cluster Zuid-West. In het clusteroverleg is aangegeven dat de bewoners een onderzoek willen dat zich ook richt op andere geluidaspecten en bijvoorbeeld ook meetgegevens van SensorNet gebruikt. Doel is o.a. verzamelen van feiten, voorlichten bewoners en bestuurders, gebruiken voor visie ontwikkeling voor cluster ZW. Tot nu toe is er nog geen positief besluit genomen over het regionaal uitvoeren van dit onderzoek. De gemeenteraadsverkiezingen zullen leiden tot nieuwe bestuurders voor de portefeuille Schiphol. Als deze bekend zijn, zal opnieuw een verzoek tot gezamenlijk onderzoek worden besproken.

Daarnaast heeft het uitstel van de MER invloed op dit proces. Het is belangrijk om de uitkomsten hiervan te betrekken bij een onderzoeksopzet. De MER wordt net voor de zomer 2018 verwacht.

Om het doel en de uitwerking van dit onderzoek op een goede manier vast te leggen en de scope te bepalen, stelt het college voor een werkgroep te formeren met raadsleden, van elke fractie de 'Schipholspecialist', samen de werkgroep Geluidhinder en ambtelijke ondersteuning.

Meetrapportage vliegtuiggeluid 2017

In de regio Holland Rijnland staan 21 meetposten in 7 gemeenten die het vliegtuiggeluid meten. Het doel van de metingen is inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het vliegtuiggeluid in onze regio op verschillende locaties. De meetgegevens kunnen ook vergeleken worden met de berekende geluidwaarden die door Schiphol en de overheid worden gehanteerd. Ook kunnen bewoners, politici en andere stakeholders de gegevens realtime bekijken bij geconstateerde hinder.

De metingen worden uitgevoerd door een netwerk van meetposten van de firma SensorNet B.V. De Omgevingsdienst West-Holland maakt op basis van deze gegevens een rapportage ten behoeve van de gemeenteraden en bewoners van de betreffende gemeenten. Daarnaast kan men via de website van SensorNet (www.sensor.net) de meetresultaten inzien, zowel live als over een bepaalde periode.

De meetrapportage 2017 is gereed (zie bijlage 3). Samengevat enkele conclusies over 2017:

- Door het groot onderhoud en langdurige afsluiting van de Kaagbaan zijn de andere banen (Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan) extra belast geweest, 2017 is dan ook niet representatief voor het vaststellen en vergelijken van lokale ontwikkelingen.
- In 2017 is Schiphol gegroeid met 3,7% tot in totaal circa 497.000 vliegtuigbewegingen. [Het plafond is t/m 2020 vastgelegd op 500.000 vluchten.]
- Het aantal gemeten nachtvluchten in 2017 was op bijna alle meetposten lager dan in 2016. Dit is het gevolg van de langdurige sluiting van de Kaagbaan.

- Handhaving: 13 luchtvaartmaatschappijen hebben van de ILT een waarschuwing gekregen vanwege afwijking van de voorgeschreven luchtverkeersweg. Negen maatschappijen hebben een dwangsom opgelegd gekregen wegens 'slotsmisbruik'. Zes maatschappijen hebben daadwerkelijk een dwangsom moeten betalen vanwege nachtslot overtredingen; in totaal 345.000 Euro.
- In onze regio was in 2017 het aantal *melders* van klachten 7 % hoger dan in 2016. De grootste stijging van het aantal melders was in Nieuwkoop, van 83 naar 184 personen.
- Het aantal *klachten* is praktisch gehalveerd in onze regio; dit is vooral een gevolg van het feit dat er in Lisse circa 5.000 klachten (van 'veelmelders') minder zijn ingediend.

In de gemeente Kaag en Braassem zijn in maart 2011 meetposten geplaatst in Leimuiden. Leimuiden heeft vooral te maken met geluidoverlast door startend verkeer vanaf de Kaagbaan. Na een daling in 2013 is tot 2016 een stijgende lijn te zien in het aantal vliegtuigbewegingen. In 2017 is een afname, die vermoedelijk geheel toe te schrijven is aan het groot onderhoud aan de Kaagbaan gedurende 10 weken. De gemeten geluidniveaus in Leimuiden liggen behoorlijk hoog.

Wonen en Vliegen

In 2016 is door de provincies Noord- en Zuid-Holland intensief overleg gevoerd met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mede op verzoek van een aantal gemeenten, voor ruimere bouw mogelijkheden voor de gemeenten binnen de 20 Ke-contour van Schiphol. Dit heeft geresulteerd in bestuurlijke afspraken met de staatssecretaris, waarbij het rijk woningbouw binnen bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) niet zal beperken, en woningbouw buiten BSD in beperkte mate toestaat onder de voorwaarde dat de provincies de specifieke gevallen hiervoor in hun ruimtelijke verordeningen vastleggen. Verder is de afspraak gemaakt dat de gemeenten rekenschap zullen geven van het bouwen in geluidbelast gebied, de toekomstige bewoners daarover zullen informeren en extra kosten voor de luchtvaartsector als gevolg van nieuwe woningbouw zullen voorkomen. Bovenstaande afspraken zijn één samenhangend geheel. De staatssecretaris beschouwt de nakoming van de afgesproken verplichtingen door provincies en gemeenten als voorwaardelijk voor het vaststellen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) met daarin de verruimde bouw mogelijkheden. Het nieuwe, verruimde LIB is inmiddels in werking getreden. De 20 KE contour is daarin opgenomen en heet voortaan de LIB5 contour.

Door provincies zijn regels opgesteld over onder andere de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de afspraak dat gemeenten in hun bestemmingsplannen rekening houden met de aanwezigheid van vliegroutes in relatie tot geluidgevoelige bestemmingen. De regels over rekenschap geven zijn door de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland verankerd in de van kracht zijnde Provinciale Verordeningen en worden daarnaast verankerd in provinciale en gemeentelijke beleidsregels. Gemeenten zijn verplicht zich hieraan te houden. Het verzoek van de provincie aan de gemeenten die geheel of gedeeltelijk binnen de LIB-contouren liggen, is om de vast te leggen in een gemeentelijke beleidsregel. De gemeenteraad van Kaag en Braassem heeft deze beleidsregel niet vastgesteld. Vooral nog zijn wij de enige gemeente die dit niet heeft gedaan. Waarschijnlijk zullen meerdere gemeenten volgen. Het is onduidelijk wat hier de consequenties van kunnen zijn. De gemeente zal overigens, conform de Verordening Ruimte van de PZH, bij het toevoegen van woningen in de LIB zone, rekenschap moeten geven. Bijlage 4 gaat meer in detail in op het gewijzigde LIB en de afspraken die gemaakt zijn voor Wonen en Vliegen.

Nachtvluchten

Afgelopen jaar (dat loopt van 1 november 2016 t/m 31 oktober 2017) zijn 32.300 nachtvluchten gevlogen. Dat is meer dan het maximum uit het Aldersakkoord (32.000). De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft al eerder ernstig bezwaar gemaakt tegen de toename van het aantal nachtvluchten. Naar aanleiding hiervan heeft het ministerie van I&M

een ministeriële regeling uitgevaardigd waardoor het plafond van 32.000 nachtvluchten vanaf 2018 gewaarborgd is. Het maximum van 32.000 is nu vastgelegd in het Luchthaven Verkeer Besluit (LVB), zodat dit gehandhaafd kan worden.

Holland Rijnland

Het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland heeft op 15 maart jl. een verzoek tot handhaving ingediend bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De gemeenten in Holland Rijnland vinden dat Schiphol de afspraken uit het Aldersakkoord moet nakomen. Schiphol overschrijdt al drie jaar het vastgestelde plafond voor nachtvluchten.

Specifiek voor de nachtvluchten meldde Staatssecretaris Mansveld in 2015 aan de Tweede Kamer dat zij de afspraken over het nachtvluchtenplafond zou laten handhaven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

In 2008 zijn in het Aldersakkoord diverse hinderbeperkende maatregelen vastgelegd. Een van de belangrijkste maatregelen betreft het beperken van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht (23.00-07.00u) tot maximaal 32.000 per jaar. Omdat Schiphol enkele andere maatregelen uit het Aldersakkoord niet kon realiseren, is (ter compensatie van de gehinderden) dit plafond vanaf 2015 nog verder verlaagd naar maximaal 29.000 nachtvluchten per jaar. Ondanks de afspraken uit het Aldersakkoord is het aantal nachtvluchten de afgelopen drie jaar juist gestegen tot boven het vastgestelde plafond: 32.300 in 2015, 33.000 in 2016 en 32.300 in 2017.

Ook overdag is er veel geluidshinder door de sterke groei van Schiphol in de afgelopen jaren. Holland Rijnland is van mening dat Schiphol na 2020 slechts kan groeien na een gedegen Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Er is de afgelopen jaren te veel ruimte geboden aan prijsvechters en vakantievluchten, die nauwelijks een bijdrage leveren aan de netwerkfunctie van Schiphol en de economie van Nederland. Schiphol zou zich juist moeten richten op de zakelijke markt, conform de afspraken uit het Aldersakkoord.

MER

Schiphol stelt een milieueffectrapportage op waaruit moet blijken hoe de toekomstige ontwikkeling van Schiphol kan zijn. Het MER vormt de basis voor de actualisatie van de Wet luchtvaart en LIB en LVB. Volgens de nieuwe planning wordt het MER deze zomer opgeleverd door de initiatiefnemer Schiphol, waarna het MER aan de 2e Kamer wordt aangeboden. Het MER wordt tevens aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS) aangeboden, zodat de ORS het kan gebruiken bij de advisering over de toekomstbestendigheid van het nieuwe stelsel en over wonen-vliegen.

Lelystad

Lelystad en selectiviteit. Het kabinet heeft besloten om het uitplaatsen van vluchten naar Lelystad uit te stellen tot april 2020. Dit verhoogt de druk op Schiphol. Dit is ook merkbaar in de reacties van omwonenden en bestuurders richting de minister en richting Schiphol: uitstel van Lelystad mag niet leiden tot meer vluchten van Schiphol.

Onlangs is bekend geworden dat Het aangepaste milieueffectrapport is goedgekeurd. Hiermee is de uitbreiding van Lelystad een stap dichterbij gekomen.

Vlucht naar Voren

Zestig bewonersgroeperingen in de Schipholregio hebben begin 2018 een rapport opgesteld 'Een vlucht naar voren', een lange termijn planning voor de luchtvaart in Nederland (zie <https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/nieuws/bewoners-willen-schiphol-alleen-uitbreiden-banen-zee/>). Zij roepen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op om een onderzoeksproject op te starten naar alternatieven voor het doorgroeien van de luchthaven Schiphol op de huidige locatie. De Minister wordt opgeroepen om een onderzoek op te starten naar de behoefte van Nederland aan luchtvaart op de lange termijn en naar opties om de daarvoor nodige luchthavencapaciteit beschikbaar te maken. Gevreesd wordt dat een

vastlopende luchtvaart zal leiden tot draconische maatregelen zoals het afschaffen van milieuregels, maximaal concentreren van geluidshinder en afbreken van woonwijken. De bewoners willen dat bij dit onderzoek de wetenschap, het bedrijfsleven maar ook de bewoners in de omgeving van luchthavens betrokken worden.

In het rapport Een vlucht naar voren worden de verschillende mogelijkheden belicht om Nederland van voldoende luchthavencapaciteit te voorzien voor de (zeer) lange termijn. Indien de regering luchtvaartgroei mogelijk acht zonder de klimaatdoelstellingen in gevaar te brengen, noemen zij de uitbreiding van Schiphol met banen op een 'IJ-vlakte' voor de kust als haalbare en wenselijke optie. De uitbreiding zou gefaseerd moeten plaatsvinden waarbij de mogelijkheid wordt opgehouden om op lange termijn de hub Schiphol te verplaatsen. Banen in Zee zien de opstellers als haalbaar wanneer deze worden gecombineerd met renderende voorzieningen zoals een buitenhaven voor Amsterdam, de aanlanding en opwekking van groene energie en terreinen voor bedrijfsgebouwen en woningbouw. Eén of meer van de bestaande banen van Schiphol kunnen dan gesloten worden zodat er meer ruimte komt voor woningbouw.

Bijlagen bij deze memo:

1. Factsheet opgesteld door Omgevingsdienst West Holland
2. Memo voor de raad d.d. 10 januari 2018
3. Meetrapportage vliegtuiggeluid 2017
4. Uitwerking afspraken Wonen en Vliegen