

Oktober 2018 (update mei notitie)

Bestemd voor: Gemeente raadsleden Gemeente Kaag en Braassem
College van B&W gemeente Kaag en Braassem

Betreft: Werkgroep “KBGELUID”, perspectief m.b.t. brede maatschappelijke discussie Schiphol

Inleiding

Deze notitie is een geactualiseerde (rood) versie van de notitie die de raad in mei dit jaar is toegezonden. Aangepast t.b.v. van de 17 oktober gestarte brede maatschappelijke discussie aangaande Schiphol waarbij betrokken partijen op diverse manieren (Provinciale kernteam discussie, Huiskamer gesprekken, internet consultatie) hun inbreng kunnen leveren.

De werkgroep is uitgenodigd te participeren in door de provincies (zowel NH als ZH) te houden kernteam (100 vertegenwoordigers) discussies alsmede ook in een huiskamergesprek in de Kaagbaan regio.

Deze notitie is een aanvulling, vanuit bewonersperspectief, t.b.v. de meningsvorming in het kader van de brede maatschappelijke discussie.

In Bijlage 1 (als reminder) onze Kieswijzer reflecterend de partij standpunten aangaande Schiphol gerelateerde moties en amendement.

Microklimaat Leimuiden.

In 2017 is een experiment uitgevoerd met een veranderde route die positieve gevolgen heeft voor inwoners van Leimuiden en andere gemeente.

De noodzaak tot het experiment is gelegen in het feit dat in 2010 de oorspronkelijke route ten gunste van Rijsenhout, 350 meter richting Leimuiden is verlegd overigens zonder vooroverleg met gemeente Leimuiden. Bovendien is in 2014/2015 gebleken dat door het vliegen met een nieuwe start procedure, veel passages de door die procedure de normale bocht niet halen en uitwaaieren over Leimuiden waardoor de route in praktijk nog eens 150 meter zuidelijker kwam te liggen. T.o.v. van de situatie voor 2009, ca 75.000 passages over bebouwde kom.

Het experiment heeft aangetoond dat overall de overlast conform de prognoses is afgenomen m.n. in Leimuiden, Burgerveen, en 't Kabel en Nieuw vennepe.

Aalsmeer heeft te kennen gegeven dat zij uitstel wenst voor een specifiek hinderbelevingsonderzoek.

De werkgroep is van mening dat een dergelijk onderzoek niet objectief, en manipuleerbaar is middels doel gerichte publiciteit.

Dit project loopt al zes jaar !!! en gedurende het traject lijkt het of de spelregels veranderd worden.

De besluitvorming binnen de ORS is complex, onvoorspelbaar en niet altijd even transparant.

Een goed, frequent en open overleg met Portefeuillehouder, verantwoordelijk ambtenaar en werkgroep biedt de garantie dat onze belangen zo goed mogelijk worden verdedigd binnen de ORS (Omgevingsraad Schiphol) geledingen.

Een door Aalsmeer verzocht verdiepings onderzoek heeft uitgewezen dat klachte vanuit Kudelstaart niet konden worden toegewezen aan het microklimaat Leimuiden

Finale besluitvorming pas in 2019 verwacht

Onderzoek naar Cumulatief meten (Amendement)

In samenwerking met de gemeente en de Omgevingsdienst wordt momenteel de mogelijkheid onderzocht voor het plaatsen van UFS meetpunt in Leimuiden.

Hierbij wordt ook eventuele samenwerking met andere gemeentes in het Cluster onderzocht

Nachtvluchten

De provincie NH heeft een voorstel gedaan om het aantal nachtvluchten te verminderen.

Dit zal tot gevolge hebben dat er een toename van het aantal vluchten zal ontstaan rondom 1.00 uur en in de vroege ochtend (5.00) met het gevolg dat er slechts 4 rustiger slaap uren.

Het verminderen van nachtvluchten impliceert groeicapaciteit overdag (nachtvluchten tellen fact 10 mee in geluidbelasting)

De werkgroep acht het moreel verwerpelijk dat nachtrust een onderhandelings item is voor groei.

MER Schiphol

De MER is nog steeds niet afgerond.

De problemen spitsen zich toe op de mate van mogelijke Groei van Schiphol.

De onderhandelaars is tot medio nov een spreek verbod is opgelegd op straffe van juridische vervolging!!!!

OVV

Onderzoeksraad voor de veiligheid heeft in een rapport aangegeven dat Schiphol niet verder mag groeien voordat alle veiligheidsissues zouden zijn opgelost.

Dit rapport dreigde geschipholled te worden en in de la te verdwijnen.

Recent rapporteerde de OVV dat de beleidsvoering van Schiphol naar haar mening groei boven veiligheid stelde.

De minister benadrukte dat veiligheid prioriteit nr 1 blijft.

Het is afwachten in hoeverre de aanbevelingen ook uitgevoerd gaan worden.

Tickettax

Tickettax wordt in het regeerakkoord genoemd als aanvullende maatregel indien die van ICAO en de EU te kort schieten om tot voldoende snelle reductie van CO₂-uitstoot te komen. Het Ministerie van Financiën onderzoekt momenteel de effecten van tickettax op de vraag naar vliegbezoeken, het milieu (met name geluidhinder) en wellicht het klimaat. De indruk bestaat dat de verhoogde hoogte van de tax tamelijk laag zal zijn. Daardoor zullen de beleidseffecten ook (zeer) beperkt zijn. Zeker onvoldoende om treinen een gelijke kans te geven en de vraaggroei terug te dringen; beide ter verlaging van de klimaatimpact.

Een tickettax heeft het grootste effect op de vraag naar recreatief vervoer en dan vooral het recreatieve vervoer door prijsvechters als EasyJet, Transavia en enige andere.

Let wel: het gaat niet om chartervluchten naar typische vakantiebestemmingen aan de Middellandse Zee, maar goedkope vluchten van en naar grote Europese steden. Het vervoer door prijsvechters is op Schiphol sinds 2014 met maar liefst meer dan 18% per jaar gegroeid tot 82.000 vliegbewegingen in 2017. Ten koste van de luchthavencapaciteit, de leefomgeving en het klimaat.

Terzijde: De Europese commissie overweegt vliegtax in te voeren ter dekking van de inkomstenderving als gevolg van de BREXIT.

RIVM onderzoek Ultra Fijnstof (UFS)

Vorig jaar is RIVM een vierjarig onderzoek gestart naar het neerslag patroon van UFP en de mogelijke gezondheidsgevolgen.

Daartoe zijn meetpunten geïnstalleerd in het de omgeving van Schiphol en wordt, er begeleid door de GGD's onderzoek gedaan naar de mogelijke gezondheids gevolgen.

Een tussen onderzoek heeft aangetoond dat taxiënde vliegtuigen een hoeveelheid UFP uitstoten die relevant is om mee te nemen in het verdere onderzoek.

In de Kaagbaan regio wordt om onderzoeks "moverende reden" niet gemeten maar wordt de impact bepaald op basis van gemodelleerde berekeningen. !

Het RIVM onderzoek beperkt zicht tot de UFS uitstoot van vliegtuigen.

Het is bekend dat ook wegverkeer UFS produceert.

In tegenstelling tot andere emissies, waar het om het volume gaat, geldt voor UFP vervuiling de concentratie van het aantal UFP deeltjes van alle emissie bronnen dus ook verkeer.

Gezien de infrastructurele locatie van Leimuiden zowel land (A4, N207) als luchtzijdig (Kaagbaan) is het noodzakelijk om juist die cumulatieve UFP concentratie in kaart te brengen om om gezondheids impact te beoordelen .

Tijdelijk (2 weken) , op eigen initiatief, heeft de werkgroep een UFS meetpunt geplaatst.

De conclusie was dat er een verband te constateren was tussen passerende vliegtuigen en de uitslag van de UFS metingen. (zie ook amendement).

Klimaat akkoord

De luchtvaart maakt geen onderdeel uit van het Parijs klimaat akkoord. De ICAO (wereldwijde organisatie van vliegmaatschappijen) heeft wel een bepaalde intentie maar nog steeds onvoldoende. De indruk bestaat dat de overheid door gebruik te maken van het Emissie Handelssysteem, de groei van Schiphol wil compenseren.

Echter de daardoor mogelijk gemaakte groei zal lokaal (Nederland) de vervuiling van Fijnstof en Ultra Fijnstof toenemen met de nodige gevolgen voor de gezondheid.

Groei Schiphol

Een door de provincie ZH in 2009 uitgevoerd onderzoek geeft aan dat uitbreiding van Schiphol (banenstelsel) een toename van de geluidbelasting van 17% -37% betekent voor de Noordelijk en Noordoostelijke regio van de provincie.

World Health Organisation

In oktober publiceerde de WHO haar onderzoek rapport over diverse gezondheids beïnvloedende onderwerpen w.o vliegtuig geluid met de volgende aanbeveling



Aircraft noise

Recommendation

Strength

For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft below **45 dB L_{den}** , as aircraft noise above this level is associated with adverse health effects.

Strong

For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft during night time below **40 dB L_{night}** , as night-time aircraft noise above this level is associated with adverse effects on sleep.

Strong

To reduce health effects, the GDG strongly recommends that policy-makers implement suitable measures to reduce noise exposure from aircraft in the population exposed to levels above the guideline values for average and night noise exposure. For specific interventions the GDG recommends implementing suitable changes in infrastructure.

Strong

Conclusies/opmerkingen

- Schiphol kan/mag niet verder groeien op huidige locatie.
- Lelystad moet open, tot die tijd blijft max capaciteit voor Schiphol 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar.
- Voor de toekomst moet nu gestart worden met het onderzoeken van alternatieven. (o.a. rapport "Vlucht naar Voren").
- De handhavings criteria in het Aldersakkoord bieden niet de mogelijkheid de lokale impact van Schiphol ontwikkelingen als geluidoverlast, Fijnstof, Ultra Fijnstof, vast te stellen.
- Onafhankelijk lokaal meten (geluid en emissie) is van essentieel belang om als raad de leefbaarheid in de gemeente te kunnen borgen. Bij haar aantreden was de minister van mening dat meten complementair moest zijn aan het modelmatig berekenen van de overlast impact.
- Sinds 2012 wordt de vigerende wetgeving niet gehandhaafd terwijl er jaarlijks bij diverse locaties (w.o. Leimuiden) de geluidsnorm structureel wordt overschreden.
- Intensiveren info verstrekking/overleg Raad wenselijk.
- Continuering samenwerking Gemeente en burger participatie (werkgroep) is essentieel.
- Streef naar nulmetingen w.b. emissie impact, temeer daar door toename van het aantal lager vliegende maatschappijen zowel de geluids- als de emissie footprint wordt geïntensiveerd.
- Rondom Frankfurt is ,gezamenlijk door gemeentes en bewoners (soms met crowdfunding), een meet netwerk opgezet van ca 400 meetpunten voor het lokaal in kaart brengen van zowel geluid als emissie (w.o. UFP) impact.

Bijlage 1

					
Amendement: Onderzoek Cumulatieve Impact ontwikkelingen Schiphol					
Afkeuring bouwen in 20Ke contour.					
Schiphol groei op locatie stopen.					
Max. aantal vliegbewegingen dag en nacht na 2020 houden op 500.000 resp 29.000.					
Luchtvaart opnemen in klimaat akkoorden.					
Onafhankelijk meetnet.					
Geen nieuwe vliegroutes boven woonkernen.					
Schiphol in Verkiezingsprogramma					



