

Aan de gemeenteraad

datum 10 januari 2018
ons kenmerk
uw brief van
uw BSN
uw kenmerk
behandeld door M. Radema
onderwerp Memo Schiphol
bijlage(n) 3

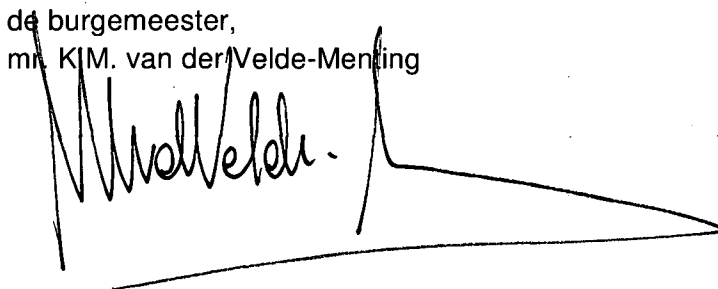
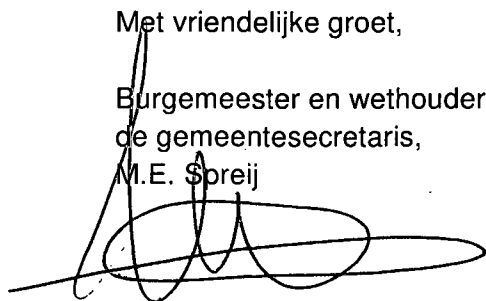
Geachte leden van de raad,

Hierbij willen wij u informeren over de laatste relevante ontwikkelingen over Schiphol.
De memo is als bijlage toegevoegd, evenals twee voorgaande memo's over dit onderwerp.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Kaag en Braassem,
de gemeentesecretaris,
M.E. Spreij

de burgemeester,
mr. KIM. van der Velde-Menting



MEMO

datum	10 januari 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. Over Schiphol is al eerder informatie aan de raad verstrekt, in oktober 2016 en september 2017 (zie bijlagen). Hieronder volgt een korte inleiding, voor meer informatie verwijzen we naar de memo van oktober 2016, waar het gehele speelveld is beschreven.

Gemeenten hebben geen bevoegdheden m.b.t. de luchtvaart, die liggen bij het Rijk. Wel betreft het Rijk de overheden uit de regio rondom Schiphol bij zijn beleid. Dat loopt via de volgende overlegorganen:

De Omgevingsraad Schiphol (**ORS**) is een wettelijk adviesorgaan van het Rijk (www.omgevingsraadschiphol.nl). Hierin overleggen overheden, bewoners, milieubeweging, bedrijfsleven en de luchtvaartsector over geluidhinder en veiligheid rondom Schiphol.

De Bestuurlijke Regie Schiphol (**BRS**) is een overlegorgaan van *uitsluitend* overheden in de omgeving van Schiphol o.l.v. de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland. De BRS is officiële gesprekspartner voor het Rijk namens de gezamenlijke overheden in de regio.

In 2008 is het zgn. Aldersakkoord gesloten. In dit akkoord is o.a. afgesproken dat de groei op Schiphol tot 510.000 vliegbewegingen per jaar tot en met 2020, moet plaatsvinden binnen de aan Schiphol toegekende milieuruimte, i.c. de geldende zogenoemde gelijkwaardigheidscriteria. Deze criteria omvatten het aantal geluidbelaste woningen, het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden. Dit Aldersakkoord is niet wettelijk vastgelegd, maar op basis hiervan zijn diverse experimenten gestart, hetgeen uiteindelijk in een nieuwe wet wordt vastgelegd.

Er is sprake van een constant spanningsveld tussen ondervonden hinder bij de omgeving (fijnstof, geluid enz) en andere belangen (werkgelegenheid, vakantievluchten dicht bij huis, vrachtluchten voor tuinbouwsector enz). Als gemeente volgen wij alle ontwikkelingen rond Schiphol kritisch, oog hebbend voor al deze belangen. We verzamelen feiten, zijn gespitst op veranderingen en komen waar nodig in actie. Onze insteek is het vinden van een juiste balans in het spanningsveld zoals omschreven tegen de achtergrond van de afspraken die in het Aldersakkoord zijn gemaakt.

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 is inmiddels afgerond en de resultaten zijn in december in de Omgevingsraad Schiphol besproken.

Begin 2016 heeft het Regioforum (ORS) geconcludeerd dat op basis van de resultaten van de onderzochte routevarianten een routeoptimalisatie mogelijk is voor de startroute vanaf de Kaagbaan richting het oosten. Het Regioforum heeft besloten om zo snel mogelijk een experiment met een vaste bochtstraal uit te voeren met vliegtuigen van KLM en partners (zijnde KLM, KLM Cityhopper en Transavia) die in staat zijn een vaste bochtstraal te vliegen. Het onderzoeksbureau To70 heeft in opdracht van de Omgevingsraad Schiphol het onderzoek uitgevoerd naar het experiment. Met het experiment wordt onderzocht of met de routewijziging in de praktijk het effect wordt gerealiseerd dat het experiment beoogt.

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 Rijssenhouw 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 Rijssenhouw 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 echter 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.

De planning is dat eind januari een voorstel gereed zal zijn. Afhankelijk van dit voorstel worden de vervolgstappen vormgegeven, waarbij alle belanghebbenden betrokken zullen worden. In de vergadering is aangegeven dat er een bestuurlijk overleg zal plaatsvinden over dit hinderbelevingsaspect alvorens er een definitief besluit wordt genomen over het microklimaat Leimuiden.

Onderzoek naar cumulatief geluid

De gemeenteraad heeft op 3 juli 2017 het volgende amendement aangenomen:

Programma 3 Ruimte en leefomgeving van de inspanningen DIN 2018-2021 als volgt uit te breiden:

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.

Toezegging college aan de raad:

Het college zegt toe, naar aanleiding van het aangenomen amendement om

€ 10.000 te reserveren voor onderzoek naar de cumulatieve impact van ontwikkelingen rond luchthaven Schiphol, in de raads werkgroep regiozaken de stukken over onderzoek en reacties vanuit de regio te bespreken en daarna te bezien of geld nodig is.

Afstemming regio en werkgroep

Over de uitwerking van het amendement heeft afstemming plaatsgevonden met Rob Loekenbach van 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.

Tevens 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. Aan de bewonersvertegenwoordiger is gevraagd een beknopt conceptvoorstel te schrijven, zodat duidelijker is wat de bedoeling is. Tevens is verzocht ook de mogelijkheden voor een onderzoek door de ORS te verkennen t.b.v. budget en creëren draagvlak/podium. Begin 2018 wordt hier een voorstel voor gemaakt, in overleg met de werkgroep Geluidhinder Kaag en Braassem Noord en de Omgevingsdienst West-Holland.

Luchthavenindelingbesluit (LIB)

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.

Door provincies en gemeenten 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 Zuid-Hollandse gemeenten die geheel of gedeeltelijk binnen de 20 Ke-contour liggen, is om de afspraken zoals de provincie die, mede namens onze gemeente, met de staatssecretaris heeft gemaakt, vast te leggen in een gemeentelijke beleidsregel. De gemeenteraad heeft hier in december nog geen besluit over genomen. De beleidsregel zal in februari opnieuw aan de raad worden aangeboden.

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.

In de BRS is besproken, op initiatief van de regio IJmond, om nader onderzoek naar de nachtvluchten te laten doen inclusief een kosten-batenanalyse. Gemeenten zijn van mening dat de grens voor nachtvluchten niet alleen hard moet zijn maar ook dat het aantal nachtvluchten naar beneden moet. Er is veel hinder en slaapverstoring van het nachtelijk aan- en uitvliegen.

De regio IJmond pleit, met ondersteuning van het cluster Zuid-West, voor een breed opgezet kosten-batenonderzoek. Het beperken van het aantal nachtvluchten heeft welvaartseconomische kosten en baten die in een maatschappelijke kosten-batenanalyse tegen elkaar afgewogen kunnen worden om besluitvorming te onderbouwen. De kosten en baten zijn ongelijk verdeeld; omwonenden hebben geluidsoverlast, terwijl gebruikers in heel Nederland profiteren van lagere prijzen. Het zou daarom goed zijn om een MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) uit te laten voeren van een nachtsluiting van Schiphol. De staatssecretaris heeft, naar aanleiding van het rondetafeloverleg over de middellangetermijnontwikkeling van Schiphol, toegezegd een haalbaarheidsstudie hiernaar uit te voeren. Deze studie is een eerste stap naar een MKBA waarin alle factoren op een rij gezet worden.

Geef stilte een stem

Nieuwkoop heeft gemeenten in cluster ZW verzocht de actie 'Geef stilte een stem' te ondersteunen, daarbij wordt ook een financiële bijdrage gevraagd om de website te faciliteren. Standpunt Cluster ZW: staat hier in principe positief tegenover maar wil wel meer duidelijkheid (op website) over afbakening doel en regio; de petitie wordt nu bijvoorbeeld ook vanuit Drenthe ondertekend. Wij kunnen ondersteunen dat er goede aandacht is voor balans in de discussie over uitbreiding van Schiphol tussen economie en geluidsoverlast. Bij verdere ontwikkelingen van Schiphol is naast het economisch belang de impact voor onze leefomgeving ook een belangrijk afwegingscriterium.

Er zijn een aantal aanvullende vragen aan Nieuwkoop gesteld. Niet alle gemeenten uit het cluster ZW hebben behoefte aan deelname van deze actie.

MER

Schiphol heeft een milieueffectrapportage opgesteld. Het ministerie heeft besloten dat de MER van zowel Schiphol als Lelystad getoetst moet worden op juiste aannames die ten grondslag liggen aan de MER. Pas hierna daarna wordt de MER openbaar. Er is nog geen planning naar buiten gebracht wanneer dit gereed is.

Lelystad

Lelystad en selectiviteit. Tijdens de hoorzitting in september in de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu bleek dat gedwongen uitplaatsen van maatschappijen naar Lelystad niet gemakkelijk is. Het ministerie is nu bezig hiervoor regelgeving te formuleren om op te nemen in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB).

MEMO

datum	4 oktober 2016	☒ 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 milieuaspecten Schiphol		

In deze memo is de actuele stand van zaken opgenomen over de milieuaspecten van de luchthaven Schiphol.

1. Overlegorganen

Allereerst is het belangrijk om te weten dat gemeenten geen bevoegdheden hebben m.b.t. de luchtvaart, die liggen bij het Rijk. Wel betreft het Rijk de overheden uit de regio rondom Schiphol bij zijn beleid. Dat loopt via de volgende overlegorganen:

De Omgevingsraad Schiphol (**ORS**) is een wettelijk adviesorgaan van het Rijk (www.omgevingsraadschiphol.nl). Hierin overleggen overheden, bewoners, milieubeweging, bedrijfsleven en de luchtvaartsector over geluidhinder en veiligheid rondom Schiphol. De ORS is in januari 2015 ingesteld en kent 2 vergaderplatforms: Het **College van Advies**, dit is de plek waar besluitvorming en onderhandeling plaatsvindt. Deelnemers zijn kleine delegaties van overheid, luchtvaartsector en bewoners. Het College van Advies adviseert rechtstreeks aan de Staatssecretaris van I&M, als voorbereiding voor besluitvorming in de Tweede Kamer. De regionale overheden worden vertegenwoordigd door een delegatie van de BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol).

Het **Regioforum**: dit is de plek waar informatie wordt uitgewisseld en discussie plaatsvindt in een grotere groep vertegenwoordigers van overheden, bewoners en sector.

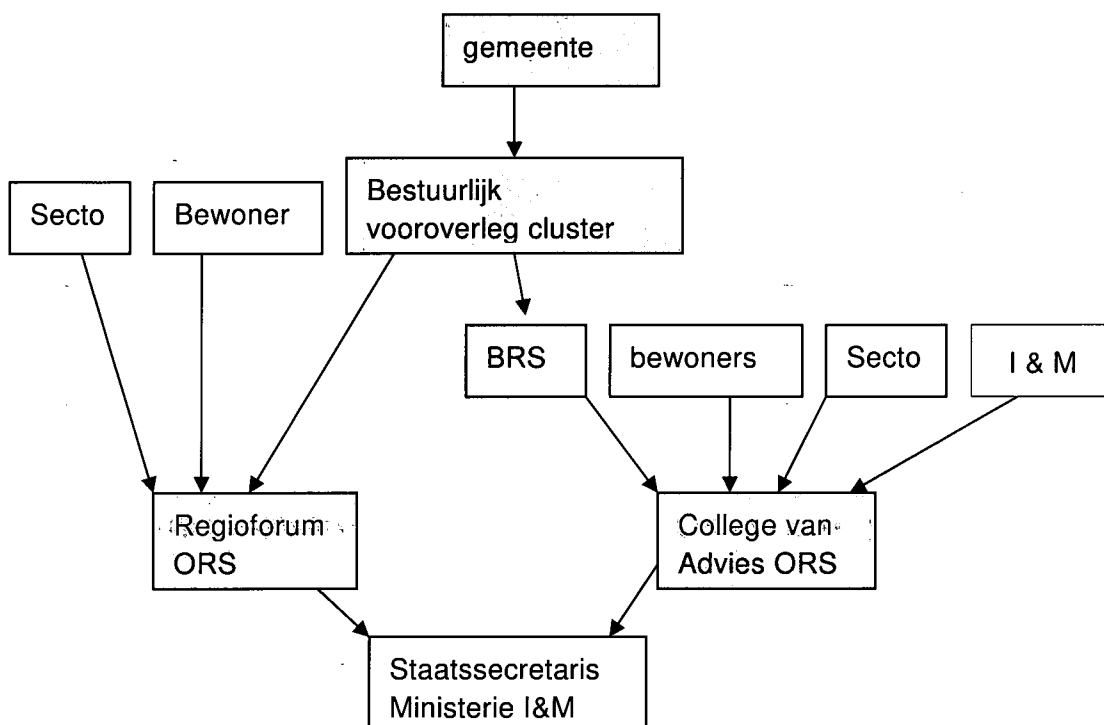
Gemeenten kunnen lid worden van de ORS en betalen contributie, waarna een bestuurder aanwezig kan zijn (als lid of toehoorder) in het Regioforum. Gemeenten zijn gegroepeerd in 9 geografische clusters. Ieder cluster heeft 1 zetel in de vergadering van het Regioforum van de ORS. Gemeenten uit de regio Holland Rijnland zitten in de clusters *Zuidwest* en *Groene Hart*. De gemeente Kaag en Braassem valt in cluster Zuidwest.

Bewonersorganisaties kunnen zich aanmelden als lid van de ORS. Uit hun midden worden 10 bewonersvertegenwoordigers gekozen, die hun cluster vertegenwoordigen in

het Regioforum. De clusters van bewoners zijn *geografisch anders* dan van de gemeenten: voor elk van de 5 startbanen is een vertegenwoordiger van het betreffende binnengebied en van het buitengebied.

De Bestuurlijke Regie Schiphol (**BRS**) is een overlegorgaan van *uitsluitend* overheden in de omgeving van Schiphol o.l.v. de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland. De BRS is officiële gesprekspartner voor het Rijk namens de gezamenlijke overheden in de regio. In deze BRS-bijeenkomsten mogen alle gemeenten individueel aansluiten en meebesluiten, maar cluster Zuidwest kiest er op vrijwillige basis voor zich te vertegenwoordigen door de clustertrekker, de wethouder van de gemeente Oegstgeest. In totaal vertegenwoordigt de BRS circa 35 gemeenten en 4 provincies.

In het **Bestuurlijk vooroverleg Schiphol cluster Zuidwest** bespreken bestuurders uit 8 gemeenten samen met een bewonersvertegenwoordiger en de provincie Zuid-Holland de ontwikkelingen rondom Schiphol. Doel is om een gezamenlijk standpunt in te kunnen nemen voor de vergaderingen van de BRS en de ORS. De voorzitter van het bestuurlijk vooroverleg van dit cluster ZW (wethouder Roeffen van Oegstgeest) is tevens deelnemer aan de ORS en BRS en brengt de standpunten van de regio daar in. Het bestuurlijk vooroverleg van cluster Zuidwest bestaat uit gemeenten die lid zijn van de ORS; per 1-1-2016 zijn dat: Kaag en Braassem, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest en Teylingen. Hillegom en Katwijk zijn agendalid. De Omgevingsdienst voert het secretariaat voor het cluster Zuidwest en werkt daarbij samen met de provincie Zuid-Holland om de belangen van onze inwoners te behartigen.



Figuur: Invloed gemeente op Schipholbeleid

2. Proces

De besluitvorming over Schiphol vindt voornamelijk plaats in het College van Advies van de ORS. Hierin treedt een BRS-delegatie op namens de overheden in de regio. Sinds medio 2014 zit wethouder Roeffen van Oegstgeest in deze delegatie namens *alle* gemeenten van het "buitengebied" (> 15 km). De overige leden van de BRS-delegatie zijn de gedeputeerden van NH en ZH, en de wethouders van Amsterdam, Haarlemmermeer en Amstelveen.

Door de getrapte besluitvorming is de invloed van een individuele gemeente zeer gering; de marges zijn klein want elke verschuiving leidt tot overlast elders (waterbedeffect).

De ORS werkt maatregelen uit die de afgelopen jaren zijn afgesproken voor de periode tot 2020. De belangrijkste maatregelen zijn vastgelegd in het *Convenant Hinderbeperking*, waarin afspraken zijn gemaakt over maatregelen die het aantal gehinderden in de omgeving van Schiphol moeten beperken. Elke maatregel wordt eerst uitvoerig beproefd voordat wordt besloten tot invoering. In de loop der jaren zijn zeer veel onderzoeken gedaan naar optimalisering van de vliegroutes met het oog op geluidhinder; diverse verbeteringen zijn doorgevoerd en inmiddels lijkt een significante verbetering niet meer mogelijk. Nieuwe voorstellen hebben meestal een lange doorlooptijd.

3. Groei en Hinderbeperking

In 2008 is het zgn. Aldersakkoord gesloten. In dit akkoord is o.a. afgesproken dat de groei op Schiphol tot 510.000 vliegbewegingen per jaar tot 2020, moet plaatsvinden binnen de aan Schiphol toegekende milieuruimte, i.c. de geldende zogenoemde gelijkwaardigheidscriteria. Deze criteria omvatten het aantal geluidbelaste woningen, het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden. Dit Aldersakkoord is niet wettelijk vastgelegd, maar op basis hiervan zijn diverse experimenten gestart, hetgeen uiteindelijk in een nieuwe wet wordt vastgelegd.

Om Schiphol selectief te kunnen laten groeien is in lijn met dit Aldersakkoord afgesproken dat Schiphol op de middellange termijn (tot 2020) mag doorgroeien tot 500.000 vliegtuigbewegingen, waarbij de resterende marktvraag van 80.000 vliegtuigbewegingen op de luchthavens Eindhoven en Lelystad moet worden geacommodeerd. Bij het bereiken van 90% (450.000) van het aantal vliegbewegingen, zou met deze uitplaatsing gestart moeten worden. In 2016 werd dit aantal al bereikt en de Gebruiksprognose 2017 voorspelt 490.000 vliegbewegingen. Lelystad is echter pas in 2018 klaar.

Bij verdere groei van Schiphol boven de 500.000 vliegtuigbewegingen is afgesproken een 50-50 beginsel toe te passen: als minder geluid wordt geproduceerd, komt de helft ten goede aan de groei van de mainport en de helft aan hinderbeperking.

4. Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem Noord

Deze werkgroep houdt zich bezig met de geluidsoverlast, veroorzaakt door vliegtuigen, in het noordelijke deel van de gemeente. De werkgroep onderhoudt nauwe contacten met de gemeente; er is regulier overleg over de ontwikkelingen en de diverse overleggen. De werkgroep beheert en analyseert de gegevens die beschikbaar komen door de geluidmetingen (zie punt 8). Op initiatief van de werkgroep is een onderzoek naar de mogelijkheden voor hinderbeperking in Leimuiden gestart (zie punt 7). Naast geluidsoverlast, houdt de werkgroep zich ook bezig met de uitstoot van ultrafijnstof door vliegtuigen (zie punt 11).

5. NNHS (Nieuw Normen- en HandhavingsStelsel)

Eind 2013 heeft de Alderstafel aan de staatssecretaris geadviseerd om het huidige Luchthaven Verkeer Besluit (LVB) te wijzigen, omdat dit te ingewikkeld was bevonden. Het nieuwe stelsel (NNHS) is gebaseerd op optimaal gebruik van die start- en landingsbanen die de minste geluidhinder opleveren (geluidpreferent baangebruik). De preferente banen zijn de Polderbaan en de Kaagbaan.

In een tweejarige experimentfase van 2010-2012 is geconstateerd dat het NNHS zorgt voor een geringe verschuiving van de geluidhinder, maar dat het over het geheel gezien leidt tot minder 'Ernstig Gehinderden'. Momenteel wordt het NNHS in de wetgeving vastgelegd. Voor de wijziging van deze wetgeving stelt Amsterdam Airport Schiphol een milieueffectrapport op.

6. Milieueffectrapport

De planning is dat het Milieueffectrapport (Mer), dat nodig is voordat de wetgeving wijzigt, in het najaar gereed is.

Op 25 augustus jl. heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage advies uitgebracht over een onderdeel van dit Mer. Dit advies luidt samenvattend als volgt:

De luchthaven Schiphol gaat over tot het breed instellen van nieuwe startprocedures (de zgn. NADP-2 procedure). Voor landingsprocedures wil Schiphol in toenemende mate glijvluchten (CDA's) gaan toepassen, omdat deze ook minder geluidhinder veroorzaken. Beide methodes leveren naast brandstofbesparing ook geluidwinst op. Dit laatste effect wordt met een voorgeschreven rekenmodel berekend. Een deel van de winst mag Schiphol voor verdere groei gebruiken.

Omdat de omgeving twijfelt aan de positieve milieueffecten van de nieuwe procedures, heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Commissie gevraagd zich uit te spreken over de juistheid van de veronderstelde geluideffecten. Dit advies loopt vooruit op het milieueffectrapport voor het nieuwe normen- en handhavingssysteem voor Schiphol, waarover de staatssecretaris later besluit.

De Commissie voor de m.e.r. heeft de rekenvoorschriften beoordeeld waarmee Schiphol de geluidwinst bij wijzigen van de start- en landingsprocedures bepaalt. De bevindingen wijzen uit dat de nieuwe procedure NADP-2 minder geluidwinst oplevert voor verdere groei van de luchthaven dan gedacht. Dat laat een vergelijking met internationaal gehanteerde rekenmethoden zien. De landingsmethode met glijvluchten levert juist meer geluidreductie op dan door Schiphol berekend. De voorgestelde nieuwe start- en landingsprocedures leveren in totaal minder geluidwinst op voor de verdere groei van de luchthaven dan gedacht. De Commissie adviseert het Rijk de voorschriften te actualiseren waarmee de geluidwinst van procedurewijzigingen wordt berekend.

7. Onderzoek hinderbeperking Leimuiden

Al in 2012 heeft de gemeente, samen met de werkgroep Geluidhinder, de Alderstafel gevraagd naar de mogelijkheid voor een Microklimaat Leimuiden. In 2015 is uiteindelijk onderzoek verricht naar de haalbaarheid van een geringe verschuiving van de startroute bij Leimuiden t.b.v. hinderbeperking. Leimuiden heeft vooral last van startend verkeer vanaf de Kaagbaan richting het oosten. Begin 2016 heeft het Regioforum besloten om dit experiment uit te voeren waaruit moet blijken of de startroute verlegd kan worden.

In de achterliggende maanden is actief door de luchtvaartpartijen gewerkt aan de implementatie van het experiment. Daarbij is ook een flight validatietest doorlopen in de flight simulator. De vraag voor het gebruik van deze simulator was de afgelopen maanden zo hoog dat het experiment Leimuiden enige tijd heeft moeten wachten op een plaats in deze simulator. Hierdoor is een vertraging opgelopen. Het goede nieuws is dat inmiddels de tests zijn afgerond met een positief resultaat zodat de implementatie weer wordt vervolgd. De actuele verwachting is dat in januari 2017 gestart kan worden met het experiment. Voor de monitoring van dit experiment wordt een klankbordgroep ingericht.

8. Permanente geluidmetingen

De firma SensorNet verzorgt voor een zevental gemeenten in Holland Rijnland permanente geluidmetingen m.b.t. vliegtuiggeluid: Kaag en Braassem, Leiden, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Oegstgeest en Teylingen. Jaarlijks maakt de Omgevingsdienst een rapportage over de geluidhinder die gemeten is. In Kaag en Braassem beheert de werkgroep geluidhinder deze gegevens en zij laat opvallende resultaten zien op hun website www.kbgeluid.nl.

Daarnaast heeft Schiphol zelf een net met geluidmeetpunten (NOMOS); in onze regio heeft NOMOS meetpunten in Leiden, Leimuiden, Lisse, Nieuwkoop, Sassenheim en Warmond.

9. Glijvluchtnaderingen en nachtvluchten

Glijvluchtnaderingen (Continuous Descent Approach, of CDA's) zijn een geluidarme manier om landend verkeer naar de baan te leiden. Ze leiden in het gebied verder van Schiphol tot minder geluidbelasting. CDA's worden nu al 's-nachts (23.00-06.00 uur) gebruikt bij de landingsroute op de Kaagbaan. Rond 2008 was afgesproken om vaker CDA's te vliegen, maar uit logistieke en veiligheidsoverwegingen was alleen een uitbreiding haalbaar tussen 22.30 en 23.00 uur. Als compensatie is in 2012 afgesproken dat de sector 10% minder nachtvluchten zou gaan uitvoeren.

Inmiddels is er discussie ontstaan omdat er op Schiphol juist meer nachtvluchten zijn gekomen de afgelopen jaren. Schiphol heeft aangegeven dat zij de nachtvluchtreductie niet hoeven uit te voeren omdat zij er in slagen toch meer CDA's te vliegen en dat daardoor de beoogde geluidreductie alsnog gerealiseerd wordt.

In het Regioforum van 30 september jl. heeft de bewonersdelegatie de Gebruiksprognose voor 2017 afgekeurd. De reden hiervoor is dat Schiphol volgens de bewonersdelegatie de afspraken voor het beperken van de nachtvluchten niet is nagekomen.

10. 2^e Kaagbaan

Schiphol heeft nu vijf start- en landingsbanen, een kleine baan voor zakelijk vliegverkeer niet meegerekend. De grond voor een zesde start- en landingsbaan - de zogeheten tweede, parallelle Kaagbaan - is door het Rijk al jaren gereserveerd voor de luchthaven. Op korte termijn wordt er geen besluit verwacht over de 2^e Kaagbaan. De Actieagenda Schiphol (voor de jaren tot 2025) voorziet vooral in investeringen in betere bereikbaarheid van de luchthaven.

Verder zet het Rijk in op een 'selectieve ontwikkeling' van Schiphol: overplaatsen van niet-mainport gebonden verkeer naar Lelystad.

11. Ultrafijnstof

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) heeft de afgelopen maanden in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoek gedaan in de regio Schiphol naar mogelijke schade door de uitstoot van ultrafijnstof. Hieruit blijkt dat de sterftestatistiek in de omgeving Schiphol geen afwijking laten zien in vergelijking met de rest van Nederland. Om elke onzekerheid weg te nemen adviseert het RIVM een uitvoerig vervolgonderzoek te doen.

Staatssecretaris Dijksma heeft het RIVM opdracht gegeven hiervoor een uitgebreid onderzoeksprogramma op te starten. Het RIVM-onderzoek beslaat een periode van vijf jaar waarin het RIVM continu de uitstoot meet en uitvoerige analyses doet van gezondheidsgegevens.

Om beter inzicht te krijgen in de uitstoot door vliegtuigmotoren, worden naast de start- en landingsbanen van Schiphol meetpunten ingericht. Ook wordt een programma ontwikkeld om zicht te hebben op de gezondheidsaspecten, zoals medicijngebruik en aandoeningen aan luchtwegen en bloedvaten. Luchthaven Schiphol en de omgeving worden betrokken bij het vormgeven van het onderzoeksprogramma.

Het nieuw aangekondigde onderzoek moet in 2020 klaar zijn, maar bevindingen zullen tussentijds ook worden gedeeld met betrokken instanties, bewoners en de internationale wetenschap.

12. Woningbouw/Ruimtelijke Ordening

Door een goede ruimtelijke ordening wil het Rijk voorkomen dat er meer mensen komen te wonen op plaatsen waar veel vliegtuiggeluid is. In de Nota Ruimte is destijds een gebied aangewezen waar geen grootschalige woningbouw mag plaatsvinden, de zgn. '20 Ke contour'. De geluidcontouren en de daaraan gekoppelde bouwbeperkingen worden herijkt en de 20 Ke contour blijft in zijn huidige vorm gehandhaafd en wordt vastgelegd in het Luchthaven Indeling Besluit (LIB).

Dichterbij Schiphol is een 'beperkingengebied', waar helemaal geen woningbouw mag plaatsvinden, behalve met ontheffing van het Rijk.

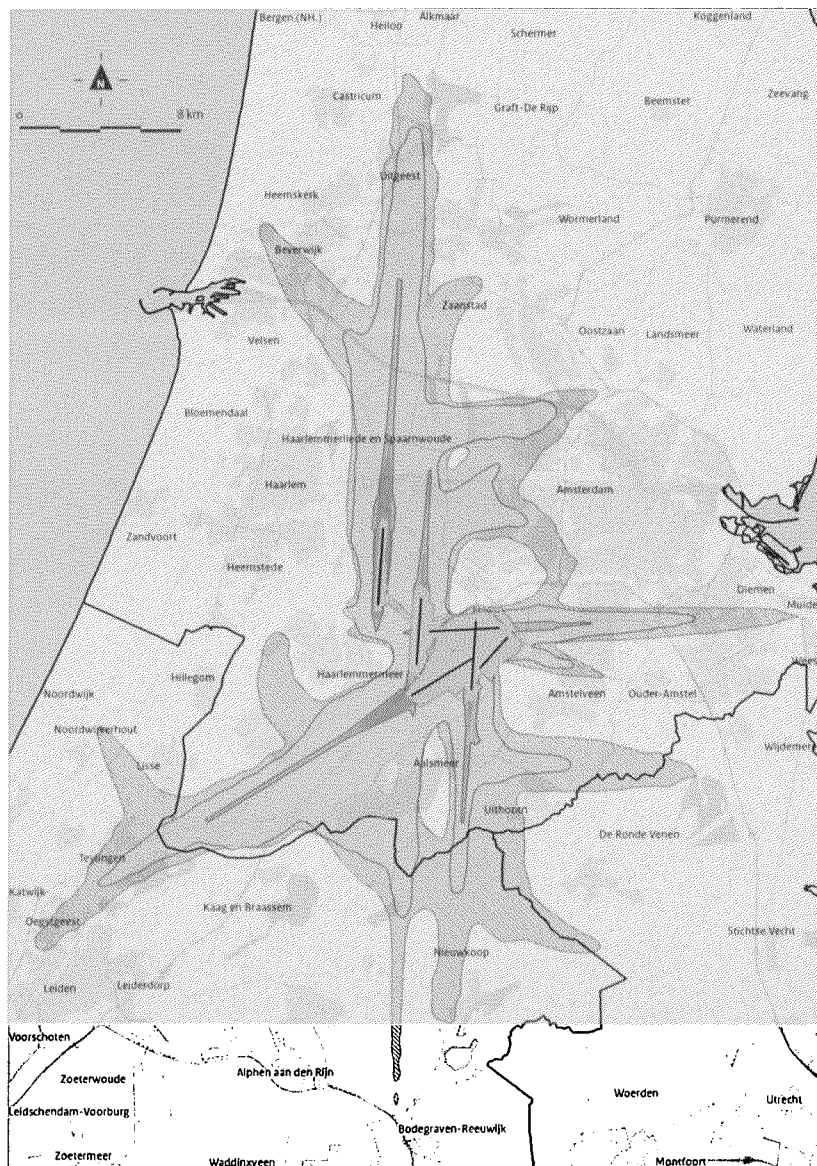
Via de ruimtelijke ordening hebben gemeenten zelf invloed op het aantal gehinderde bewoners, door geen woningen te bouwen op plaatsen met veel vliegtuiglawaai.

De gemeente Kaag en Braassem heeft te maken met de 20 KE contour en de zgn. LIB-4 zone. In beide zones gelden beperkingen t.a.v. de bebouwing. Het

Luchthavenindelingbesluit (LIB) wordt momenteel herzien. Met deze herziening worden de regels om in deze zones te bouwen gewijzigd en enigszins versoepeld. Dit proces is vertraagd doordat het opstellen van het Mer vertraagd is (zie punt 6).

LIB-4 contour (geel): Een klein deel van de gemeente (bij Leimuiden en Kaag) valt in deze contour. Binnen deze contour mogen in principe geen nieuwe woningen (en andere geluidgevoelige bestemmingen) worden gerealiseerd. De gemeente kan een verzoek indienen bij het ministerie om in uitzonderingsgevallen wel woningen te mogen bouwen, het ministerie moet dan een 'Verklaring van geen bezwaar' geven. Het Rijk wil onder druk van gemeenten en provincies de regels versoepelen en nieuwe woningen toestaan. In het nieuwe LIB komt dan te staan dat in bestaand stedelijk gebied maximaal 25 woningen of binnen lintbebouwing maximaal 3 woningen mogen worden toegevoegd.

20 KE contour (roze): Deze contour is groter dan de LIB-4 zone. In deze contour is het nu niet toegestaan om buiten bestaand stedelijk gebied nieuwe woningen te realiseren, behoudens enkele specifieke uitzonderingen die in de provinciale Verordening Ruimte zullen worden genoemd. Deze regel blijft van kracht. Binnen bestaand stedelijk gebied gelden geen beperkingen.



vigerende beperkingengebieden LIB 1 t/m 4 en 20 Ke Nota Ruimte

MEMO

datum	18 september 2017	☒ ter informatie	☐ ter circulatie
aan	werkgroep regiozaken	☐ ter kennisneming	☐ volgens afspraak
cc		☐ ter behandeling	☐ voor commentaar
opsteller	M. Radema		
afzender	M. van der Velde-Menting		
onderwerp	Schiphol		

Hieronder volgt een beschrijving van diverse ontwikkelingen in het dossier Schiphol. Allereerst een aantal algemene ontwikkelingen en vervolgens wordt ingegaan op de campagne 'Geef stilte een stem' en de uitwerking van het amendement.

Algemene ontwikkelingen

In 2016 heeft Schiphol een Milieu Effect Rapportage (MER) gemaakt. Bij een toetsing door de commissie-MER bleek dat de uitkomsten moeten worden aangepast aan nieuwe Europese rekenmodellen. Schiphol verwacht de nieuwe MER in oktober 2017 te presenteren. De nieuwe MER is bepalend voor de ontwikkelingsmogelijkheden van Schiphol. Beperkende factoren zijn vooral veiligheid en geluid.

In april 2017 is door de Onderzoeksraad voor de Veiligheid een rapport uitgebracht over de veiligheidssituatie op Schiphol. De conclusie is dat bij verdergaande groei van Schiphol een aantal maatregelen genomen moet worden om de veiligheid bij starten en landen te verbeteren. Deze maatregelen zijn nog niet genomen.

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 is inmiddels afgerond en de resultaten worden in oktober met o.a. de gemeente en de werkgroep besproken.

De Bestuurlijke Regie Schiphol (1)(BRS) heeft afgelopen jaar ernstig bezwaar gemaakt tegen de toename van het aantal nachtvluchten. Daarbij is het in het Aldersakkoord afgesproken plafond ruimschoots overschreden. Naar aanleiding hiervan heeft het ministerie van I&M een ministeriële regeling uitgevaardigd waardoor het plafond van 32.000 nachtvluchten vanaf 2018 gewaarborgd is.

In overleg met inwoners, de luchtvaartsector en overheden is afgesproken dat er maximaal 500.000 vluchten per jaar van en naar Schiphol mogen vliegen. Deze afspraak geldt tot en met 2020. Het ziet er naar uit dat dit aantal al in 2017 wordt bereikt en daarom wil Schiphol groeien. Naar verwachting wordt er in de nabije toekomst een voorstel gedaan over de uitbreidingsplannen van Schiphol en naar alle verwachting is dit ook een gespreksonderwerp bij de formatiebesprekingen.

De vaste kamercommissie voor luchtvaart van de Tweede Kamer heeft op 7 sept jl. een hoorzitting gehouden over het selectiviteitsbeleid: overplaatsen van vliegverkeer naar Lelystad Airport. De conclusie is kortgezegd dat er de afgelopen jaren geen regie is gevoerd op selectiviteit, met als gevolg dat Schiphol dit jaar al aan zijn plafond voor 2020 zit, terwijl daar veel "niet mainportverkeer" bij zit. De bedoeling was dat vooral vakantieverkeer naar Lelystad zou vliegen. De standpunten van de BRS t.a.v. selectiviteit zijn als volgt:

- De BRS pleit voor het met kracht doorzetten van de ontwikkeling van Lelystad (en Eindhoven), inclusief de afspraken over het luchtruim die daar voor nodig zijn.
- De BRS kiest voor het ontmoedigen van niet-mainport gebonden vliegverkeer op Schiphol, door een juridische maatregelen, maar ook door economische instrumenten.
- De BRS pleit voor selectiviteitsbeleid dat Lelystad in staat stelt te kunnen voldoen aan de opdracht een vakantieluchthaven te worden.
- De BRS dringt aan op het onderzoeken van andere selectiviteitsmaatregelen om het voor Schiphol niet-relevante vliegverkeer terug te dringen, zoals bijvoorbeeld het beperken van "leisure" en ander niet mainport-gebonden verkeer in de nacht door strengere regels voor de openstelling van Schiphol in de nacht.

Campagne 'Geef stilte een stem'

Het Cluster Groene Hart (de gemeenten Alphen aan den Rijn, Bodegraven-Reeuwijk, Stichtse Vecht, Woerden, De Ronde Venen en Nieuwkoop) is de campagne 'Geef stilte een stem' gestart. Hiermee wil ze aandacht vragen voor niet nog meer geluidshinder door vliegtuigen en biedt een platform aan inwoners, ondernemers, recreanten en natuurliefhebbers waar ze hun stem kunnen laten horen over dit onderwerp.

In aanvulling op deze campagne heeft het Cluster Groene Hart ook een brief gestuurd naar de verantwoordelijk staatssecretaris Dijksma met een afschrift aan informateur Zalm. In deze brief pleit het Cluster Groene Hart voor een zorgvuldige belangenafweging bij het vaststellen van het kader voor de ontwikkeling van Schiphol, het reguleren van vliegroutes en een oplossing voor de problematiek op de lange termijn. De brief aan de staatssecretaris is als bijlage toegevoegd. De gemeente Kaag en Braassem is op het laatste moment van de campagne op de hoogte gebracht en ondersteunt de campagne. Dit is ook in de brief aan de staatssecretaris opgenomen.

Uitwerking amendement raad

De gemeenteraad heeft op 3 juli jl. het volgende amendement aangenomen:

Programma 3 Ruimte en leefomgeving van de inspanningen DIN 2018-2021 als volgt uit te breiden:

21

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.

Toezegging college aan de raad:

Het college zegt toe, naar aanleiding van het aangenomen amendement om € 10.000 te reserveren voor onderzoek naar de cumulatieve impact van ontwikkelingen rond luchthaven Schiphol, in de raadswerkgroep regiozaken de stukken over onderzoek en reacties vanuit de regio te bespreken en daarna te bezien of geld nodig is.

Afstemming werkgroep

Over de uitwerking van het amendement heeft afstemming plaatsgevonden met Rob Loekenbach van 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. Afstemming met cluster zuidwest moet nog plaatsvinden. De eerste mogelijkheid hiervoor is 18 oktober.

Vanuit Rob Loekenbach is hier op vooruitlopend de volgende inhoud aangedragen:

Breng in kaart de groei van de geluidbelasting in de regio sinds 2005 en de cumulatieve effecten van veranderingen (zie ontwikkelingen onder). Hierbij zal gebruik gemaakt kunnen worden van de verzamelde data door Sensornet evt met aanvullende gegevens van de NLR. Ontwikkelingen van invloed geweest op onze omgeving en een cumulatieve geluidsbelasting hebben zijn: verlenging Kaagbaan, Microklimaat Rijsenhout, Nieuw Normen en Handhavingstelsel, NADP2 .

(1) De Bestuurlijke Regie Schiphol (**BRS**) is een overlegorgaan van *uitsluitend* overheden in de omgeving van Schiphol o.l.v. de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland. De BRS is officiële gesprekspartner voor het Rijk namens de gezamenlijke overheden in de regio. In deze BRS-bijeenkomsten mogen alle gemeenten individueel aansluiten en meebesluiten, maar cluster Zuidwest kiest er op vrijwillige basis voor zich te vertegenwoordigen door de clustertrekker, de wethouder van de gemeente Oegstgeest. In totaal vertegenwoordigt de BRS circa 35 gemeenten en 4 provincies.