

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 gespist 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).