

Inleiding

Afgelopen jaar is de raad regelmatig geïnformeerd over de ontwikkelingen in het “Schiphol dossier” Het betreft een bestuurlijk / feitelijke update van de diverse onderwerpen uit het dossier.

De werkgroep heeft gemeend alvast anticiperend hierop en ook ter informatie aan de nieuwe Raad ,vanuit bewoners perspectief, een nadere duiding te geven aan een aantal Schiphol kwesties die momenteel spelen. De ontwikkelingen van Schiphol hebben impact op de leefomgeving van Kaag en Braassem.

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 uitwaaiëren 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 venneep.

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 .

Onderzoek naar Cumulatief geluid (Amendement)

Dit onderwerp betreft de uitwerking van het in 2017 aangenomen amendement waarin gepleit wordt om cumulatieve impact (geluid, en emissies) in de gemeente maar, indien mogelijk, ook in samenwerking met de regio gemeente in kaart te brengen.

Na de aanname van het amendement "Cumulatief Meten" is het voor de werkgroep niet altijd mogelijk geweest voldoende tijd vrij te maken om concreet verdere uitwerking te geven aan het amendement.

De oorzaak is gelegen in de hectiek en turbulente ontwikkelingen betreffende het Schiphol dossier in de afgelopen maanden zoals:

- Het nog steeds niet gereed zijn van de MER. (verwacht medio 2018)
- Actie Nota Ontwikkeling Schiphol na 2020
- Het uitstel van Lelystad.
- Het OVV rapport.
- Wisseling van de wacht op Schiphol.
- TK verkiezingen

Alle aspecten van belang voor de gevolgen voor onze omgeving (b.v. Tweede Kaagbaan).

Ook de recente GR verkiezingen en de daaruit voortvloeiende Raads samenstellingen zijn van belang in hoeverre een regionale aanpak, zoals ook in amendement is aangegeven, mogelijk is.

De werkgroep is van mening dat anticiperend op al deze schuivende panelen het wenselijk is te streven om na de zomer (MER gereed) vorm te geven aan een plan van aanpak.

In de tussentijd blijft de werkgroep in overleg met gemeente en portefeuille houder aangaande de actuele ontwikkelingen.

Meetrapportage Vlieggeluid 2017

2017 kan niet representatief geacht worden voor de overlast verdeling in de regio gezien het feit dat de Kaagbaan 10 weken buiten gebruik is geweest voor groot onderhoud en daardoor gebruik gemaakt werd van andere banen.

In de rapportage wordt ook gebruik gemaakt van NOMOS (meetpunten van Schiphol) data.

Naar mening van de werkgroep is dat verwarrend omdat het NOMOS meetpunt niet alle vliegtuigpassages registreert dit in tegenstelling tot meetpunten van Sensornet en bovendien NOMOS de beschikking heeft over Schiphol data die voor andere meetsystemen niet wordt vrijgegeven.

Nachtvluchten

Lang slepend probleem; In het Aldersakkoord was afgesproken dat ter compensatie van het preferent baangebruik (Polderbaan, Kaagbaan) er met glijvluchten geland (minder geluid overlast) zou gaan worden. Toen bleek dat dat niet haalbaar was is afgesproken het aantal nachtvluchten af te bouwen van 32.000 tot 29.000 .

Het overleg hierover is nooit afgerond en is er doorgevlogen op basis van de 32.000 norm die in de afgelopen jaren zelfs structureel overschreden is.

MER Schiphol

De NOS onthulde recent dat ambtenaren hebben meegeschreven met de Schiphol Group aan de milieueffectrapportage 2018. Beiden zijn uit op groei Schiphol.

Hoe objectief kan het rapport uiteindelijk zijn.

Zie ook http://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/MER_Schiphol_met_belangenverstrengeling.pdf

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 geschiphollend 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 (UFP)

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 UFP uitstoot van vliegtuigen.

Het is bekend dat ook wegverkeer UFP 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 .

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.

Conclusies/opmerkingen

- Schiphol kan/mag niet verder groeier 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.
- Continueren 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.