



BESPREEKNOTITIE

Aan de raad van de gemeente Heiloo
Van Heiloo-2000
Bespreken in commissie Openbare ruimte
Uitnodigen Portefeuillehouder R.Opman
Datum 16-09-2020

Betreft:
Vliegtuighin-
der

Probleem

Met dit bespreekstuk wil Heiloo-2000 graag in gesprek gaan met andere fracties omtrent de problematiek geluidsoverlast in Heiloo. Wij hebben hier al uitvoerig over gesproken met de heren Wilfred Eleveld en Hugo Timmer van de Werkgroep geluidsoverlast Schiphol. Zij hebben gekeken naar dit stuk en kunnen zich hier in vinden.

De uitgangspunten van Heiloo-2000 zijn daarbij:

- We zijn niet tegen Schiphol.
- De overlast van de vliegtuigen die de inwoners van dit dorp ervaren, moet serieus worden genomen.
- We willen dat deze overlast geobjectiveerd wordt, door het verrichten van onderzoek naar geluidshinder door het RIVM en gezondheid door de GGD niet alleen voor Heiloo maar ook voor de andere BUCH-gemeenten.
- Deze bespreeknotitie brengen wij in bij commissie OR om uiteindelijk via de Raad een verzoek in te dienen bij de verantwoordelijk wethouder om vaart te zetten achter het uitvoeren van bovengenoemde onderzoeken en hierbij op te trekken met de andere BUCH-gemeenten.

Wij willen daarbij de volgende vraag centraal stellen:

“Hoe verenigen we een goede bereikbaarheid door de lucht van Schiphol met behoud van een goede volksgezondheid in de omliggende regio’s?”



Oorzaak en ontwikkeling tot op heden

Sinds de ingebruikname in 2003 van de Polderbaan is het aantal vliegbewegingen in deze regio fors toegenomen. Het aantal vliegbewegingen (landen en starten) is inmiddels gestegen naar 159.600 ult. 2019, waarvan 14.500 nachtvluchten. De Polderbaan en de Kaagbaan zijn inmiddels de primaire start- en landingsbanen van Schiphol en moeten in die rol de andere vier start- en landingsbanen (Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan, Buitenveldertbaan en Oostbaan) ontlasten, zie overzicht in bijlage 1. Deze toename van het aantal vluchten over onze regio heeft in de afgelopen jaren geleid tot een stijging van het aantal klachten uit onze regio over geluidshinder (slaapverstoring, lawaai etc.) en uitstoot van vliegtuigen. De hinder die hiervan wordt ondervonden heeft bij diverse betrokkenen in voorkomende gevallen geleid tot gezondheidsklachten.

Na de ingebruikname van de Polderbaan in 2003, was er vooral in het verlengde van de Polderbaan sprake van nieuwe hindergebieden, waar voorheen nauwelijks sprake was van vliegtuig-geluidbelasting. Sowieso was er in 2003 een exponentiele toename van het aantal klachten over vliegtuiggeluidshinder, want het aantal klachten steeg in dat jaar met 92% naar meer dan 279.000 klachten, afkomstig van 12.005 melders. Vanuit Heiloo kwamen er 9.850 klachten (waarvan 1.440 over nachtvluchten), afkomstig van 144 melders. In 2019 is dit inmiddels opgelopen naar 11.290 klachten (waarvan 1.574 over nachtvluchten) afkomstig van 255 melders, die na al die jaren nog steeds de moeite nemen om klachten in te dienen.

N.B. uit eerdere onderzoeken is naar voren gekomen dat er een zekere moeheid is ontstaan bij de indiërs, omdat sommigen het gevoel hebben gekregen, dat er “toch niets met de klachten wordt gedaan”. E.e.a. werd ook bevestigd tijdens een onderzoek door de GGD in Zuid-Kennemerland naar de gevolgen van vliegtuiggeluidshinder.

Dat deze “klachten” niet alleen onze regio betreffen laat zich raden. Daarom heeft Minister Van Nieuwenhuizen (De Minister) in oktober 2018 een landelijke aanpak meten vliegtuiggeluid aangekondigd in samenwerking met een consortium bestaande uit RIVM, NLR en KNMI. Dit onderzoek, dat met name gericht is op vliegtuiggeluid, heeft in 2018/2019 plaatsgevonden en het 168 pagina's tellende rapport met de titel “Vliegtuiggeluid: meten, berekenen en beleven” is in 2019 gepubliceerd en aan De Minister overhandigd.

De belangrijkste bevindingen, conclusies en aanbevelingen uit dit rapport zijn:

- Er is maatschappelijke onvrede over de berekende hoeveelheid geluid die vliegtuigen produceren. Omwonenden vertrouwen de informatie die de overheid hierover geeft niet. Zij willen dat het vliegtuiggeluid wordt gemeten. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft daarom beloofd dat berekeningen en metingen van vliegtuiggeluid zouden worden verbeterd. Dat bleek echter moeilijker dan het aanvankelijk leek, IenW heeft daarom het RIVM, het KNMI en het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) om advies gevraagd.
- Volgens deze drie organisaties zijn er veel mogelijkheden om de meet- en rekenwijze te verbeteren. Wel zal het tijd vragen om verschillen van inzicht tussen belanghebbenden over de methoden op te lossen. Het streven is namelijk dat alle betrokken partijen het zo goed mogelijk eens zijn over hoe de werkzaamheden uitgevoerd en verbeterd moeten worden.
- Om dit te realiseren adviseerden het RIVM, het NLR en het KNMI een landelijke werkstructuur in te voeren. Dit houdt in dat rond elke luchthaven van nationale betekenis een vastgesteld pakket aan



taken wordt uitgevoerd (het vliegtuiggeluid meten en berekenen, de verschillen verklaren, hinder in kaart brengen, burgers informeren, enzovoort) en een onafhankelijke groep van experts erop toeziet dat relevante onderwerpen worden onderzocht en nuttige verbeteringen worden overgenomen.

- Onderdeel van het standaard pakket is om de verschillen tussen de metingen en de berekeningen te onderzoeken en te verklaren. De resultaten zullen worden gebruikt om de berekeningen te verbeteren en het publiek beter te informeren over vliegtuiggeluid. Ook zal systematisch worden gekeken naar de effecten van vliegtuiggeluid: hoe beleven omwonenden het geluid, in welke mate ervaren zij geluidhinder en slaapverstoring, en wat zijn de mogelijke gezondheidseffecten?
- Het RIVM, het KNMI en het NLR bevelen verder aan om zo veel mogelijk uit te gaan van bestaande voorzieningen en beschikbare data. Ook moeten lokale initiatieven waar mogelijk worden betrokken. De nieuwe gegevens over geluid door vliegverkeer moeten voor iedereen herkenbaar zijn en zo een solide basis vormen voor beleidsmatige beslissingen en betrouwbare informatie voor burgers.

Naast dit rapport zijn er nog meerdere rapporten van de hand van het RIVM verschenen. Waaruit het advies is gevolgd om naast het meten van geluidshinder, ook onderzoek te doen naar de beleving van hinder door luchtvaartgeluid en daarbij de Gezondheidsmonitor van de GGD 2020 in te zetten.

In een brief aan de kamer heeft De Minister daarop gereageerd en daarin een aantal maatregelen aangekondigd die zij al in 2020 wil realiseren, waaronder:

- Het opstellen van een meetstrategie.
- Het opzetten van een database voor meetgegevens.
- Ontwikkeling van een validatiemethodiek.
- Invulling geven aan de inzet van onafhankelijke deskundigen voor het borgen en toetsen van de voorgenomen activiteiten voor meten, berekenen en beleven.
- Het opzetten van een landelijke website met algemene informatie over geluid.
- Afspraken maken met GGD GHOR Nederland en de afzonderlijke GGD-en over de voor monitoring van vliegtuiggeluid benodigde opzet van de GGD Gezondheidsmonitor 2020.

Het is de bedoeling dat deze maatregelen landelijk wordt uitgerold, maar daar is tot op heden nog weinig van gerealiseerd, in ieder geval niet in onze regio Noord-Kennemerland. Natuurlijk heeft de Corona-crisis hier voor vertraging gezorgd en heeft het meten van geluid op dit moment geen enkele zin., behalve dan dat je nu wel uitstekend de schone lucht waarde kunt vaststellen. Maar dat laat onverlet dat dit dus wel een goed moment is om de voorbereidingen hiervoor te gaan treffen, zodat er gemeten kan worden zodra de Vliegtuigbewegingen weer op gang komen. Ter info: met betrekking tot de schone lucht (CO₂) is er recent al wel een "0-meting" gedaan, zie notities van Stichting Natuur en Milieu Noord-Holland in de losse bijlagen in de mail.

Vooruitzichten en toekomstige ontwikkeling Schiphol

De Minister zit ondertussen niet stil en heeft recent haar concept Luchtvaartnota gepresenteerd, waarin Schiphol in de nabije toekomst verder kan groeien naar 540.000 vliegtuigbewegingen, mits de luchtvaartsector dit verdient door hinder beperkende maatregelen. Voor de lange termijn wordt zelfs gesproken over een mogelijke groei naar 780.000 vliegbewegingen per jaar sprake is. Dit zijn toch wel bijzondere voornemens om nu al ter goedkeuring voor te leggen aan het Parlement, zonder dat er nog goed is gekeken naar de effecten op het milieu en goede geluidsmetingen zijn gedaan.



Daarnaast worden in toenemende mate de Polderbaan en de Kaagbaan ingezet voor dag- en nachtvluchten om daarmee de gemeenten rondom Schiphol te ontlasten van de hinder (zie ook Bijlage 1). Onlangs heeft Schiphol Group een plan van 28 hinder beperkende maatregelen gelanceerd. Onder het hoofdstuk “baan-gebruik” worden 9 maatregelen opgevoerd, die nagenoeg alle (zeer) nadelig zullen uitpakken voor bewoners in het verlengde van de Polderbaan (vliegtuigen zullen bijvoorbeeld met nog hogere frequentie over Heiloo komen). Alle “stakeholders” kunnen t/m het derde kwartaal van 2020 reageren op deze voorgenomen maatregelen en/of met verbetervoorstellen komen, zie www.minderhinderschiphol.nl. Daarnaast worden er inmiddels ook al studies gedaan naar de aanleg van een parallelle baan naast de Polderbaan of de Kaagbaan, zodat de andere start- en landingsbanen in de toekomst met de toename van het aantal vluchten nog meer kunnen worden ontzien.

Huidige situatie Heiloo

Tijdens de vijf dagelijkse inkomende spitspieken van de Polderbaan vliegen en draaien vliegtuigen regelmatig over woonwijken van Heiloo, e.e.a. natuurlijk wel afhankelijk van de windrichting, maar aangezien deze gedurende het jaar grotendeels uit Zuid tot Zuidwestelijke richting komt, is dit grotendeels het geval.

Wat kunnen we daarbij vaststellen:

- Deze pieken variëren in tijd van 1 tot soms wel 2,5 uur;
 - De vlieghoogte is rond de 600 meter;
 - De vliegtuigen zitten dicht op elkaar;
 - Het huidige (enige) meetpunt van Heiloo boven op het gemeente huis onvoldoende in staat is om mogelijke geluidsoverlast te meten vanwege de ruime spreiding van overvliegende toestellen over het dorp, met als gevolg onzuivere metingen en dus uitkomsten;
 - Het door bewoners ervaren geluid wordt significant beïnvloed door:
 - o reflecties tegen grond en muren;
 - o meteorologische omstandigheden;
 - o manoeuvres zoals een bocht inzetten boven de bebouwde kom;
 - o het Type vliegtuig.
 - Naast de toename in klachten over geluidshinder (rapportage BAS), maken bewoners zich in toenemende mate ook zorgen over ongezonde uitstoot voor zichzelf, natuurgebieden en het klimaat.
- In 2019 hadden we ca. 500.000 vliegbewegingen per jaar op Schiphol, een verdere toename richting de 540.000 of nog meer vluchten (zie ook hierboven) kan in de toekomst leiden tot ernstig meer hinder voor Heiloo, het is daarom van groot belang om helderheid te krijgen over de gevolgen van vliegtuiggeluidhinder en om deze voor Heiloo en omgeving (lees BUCH) in kaart te brengen.



Conclusie en aanbeveling

Het is van groot belang om bij de bespreking van dit vraagstuk uit de discussie te blijven of klachten wel of niet reëel zijn. Wat voor de een geluidshinder en stank oplevert van een “kist” die overkomt kan voor een ander de bewondering zijn van een blauwwitte zwaan die overvliegt. Volgens ons moet hierbij het uitgangspunt zijn: “meten is weten” en aan de hand van de uitkomsten maatregelen treffen om verdere toename van vliegtuigeluidshinder te voorkomen en eventuele vliegtuigeluidsoverlast terug te dringen.

Wij willen dan ook aan de hiervoor verantwoordelijke wethouder met de portefeuille luchtvaart, lees Rob Opdam, vragen om via de ORS (Omgevingsraad Schiphol) en BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) nadrukkelijk te bepleiten dat er met spoed uitvoering wordt gegeven en werk wordt gemaakt van de voornemens uit 2019 van de Minister voor de regio's Midden- en Noord-Kennemerland, waaronder onze BUCH-regio, met:

- Opdracht te geven aan de **GGD** om dit jaar nog de leefbaarheid en gezondheidseffecten van de luchtvaart op onze regio te onderzoeken, zoals zij dit ook eerder hebben gedaan in de regio Kennemerland.
- Opdracht aan het **RiVM** te geven om in onze regio met mobiele meetsysteem de lokale geluidsbelasting door de luchtvaart te bepalen, zodra het vliegverkeer weer op gang komt.

Aan de hand van de uitkomsten, zullen dan aanvullende maatregelen moeten worden getroffen, waarbij hindervermindering in onze regio centraal moet staan in het luchtvaartbeleid, lees Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland.

Vervolg

Het is ons idee om na een discussie in de commissie openbare ruimte onze aanbevelingen te laten uitvoeren door het college. Al dan niet met aanvullingen komende uit de discussie. Dit kan via een motie of via een raadsvoorstel vanuit het college.



Bijlage 1

Schiphol regio

• Vliegtuigbewegingen 2019

Schiphol banen	Vliegtuigbewegingen per etmaal	Vliegtuigbewegingen Nacht
Polderbaan	159.600	14.500
Kaagbaan	128.900	11.600
Primaire banen	288.500	26.100
Aalsmeerbaan	89.600	700
Zwanenburgbaan	67.000	2.000
Buitenveldertbaan	46.700	1.600
Oostbaan	3.400	0
Secundaire banen	206.700	4.300
Overig	800	1.400
Lelybaan	10.000	0

• Belasting per jaar: Bron Schiphol Q4 rap. 2018

Banen	Uren
Polderbaan	7545
Kaagbaan	7514
Zwanenburgbaan	3688
Aalsmeermeer baan	3453
Buitenveldert baan	1687
Oostbaan	139

Conclusies:

- Primaire banen 40% meer vliegtuigbewegingen (VTB) dan secundaire banen;
- Nachtvluchten primaire banen totaal 600% meer dan secundaire banen;
- Polderbaan en Kaagbaan hebben ieder afzonderlijk al meer nachtvluchten dan alle secundaire banen bij elkaar;
- Polderbaan en Kaagbaan hebben elk meer uren belasting dan Zwanenburg- en Aalsmeerbaan bij elkaar.



Bijlage 2.

Vier Punten Plan om dit uit te werken voor Heiloo

1. Wat is de invloed van de vliegroutes over Heiloo?

- Betreft de hinder de hele gemeente of zijn er **kritieke locaties**? Zo ja, welke zijn dat?
- Is er voldoende **deskundige ondersteuning** en informatie om dit te bepalen? (Ambtelijke of wetenschappelijke ondersteuning, bewonersorganisaties, NGO's?)
- Zijn er **hinder beperkende maatregelen** nodig?
- Is er voor deze locaties **individuele hinderbescherming** (Van Geel) nodig?
- Hoe sluiten we aan op de door de minister geplande **GGD onderzoeken**? (GGD Kennemerland heeft landelijk een voortrekkersrol)
- Hoe sluiten we aan op het door de minister geplande meetsysteem met mobiele meetinstallaties voor **lokale metingen**? Het ene Nomos-meetpunt van Heiloo dekt niet het hele dorp af
- Zijn er afspraken nodig over de **evaluatie en handhaving** van maatregelen?

2. Welke alternatieven voor hinderbeperking zijn relevant voor Heiloo? Is er deskundige ondersteuning om dit te helpen bepalen?

- Beperkingen per route/periode (o.a. nacht)
- Onbebouwde gebieden; verleggen routes
- Daal- en stijghoek
- Hoogte
- CDA dalen ("Continuous Descending Approach"/ in glijvlucht met verminderd motorvermogen)
- Rust-/ vliegperiodes
- Spreiding/vast
- Isolatie/sloop van woningen/ gebouwen

3. Democratische controle, inspraak en participatie

- Is er voor Heiloo bruikbare input van bewonersorganisaties en NGO's?
- Is er interesse van media voor deze problematiek?
- Is er een **democratische mogelijkheid tot samenwerking** (b.v. motie inbrengen met een goede onderbouwing van kosten, brief van lokale overheid aan Minister) tussen gemeenteraad, provinciale staten en Tweede kamer?

4. Bestuur: is er afstemming mogelijk met de wethouder, gedeputeerde, minister en de commissies Van Geel en Cohen?

Zij adviseren dan ook om de volgende **agenda** aan te houden:

- Eerst meten dan pas weet je hoeveel de hinder verminderd moet worden.
 - Sturen op 'aantal gehinderden' concentreert de hinder. Sturen op 'hinder per gehinderde' vermindert de hinder.
 - Baseer hinderbeperking op de WHO-richtlijn en oplossingen van andere grote luchthavens zoals nachtsluiting, glijvluchten, hinder beperkende startprocedures, rustpauzes.
- Coronaherstel biedt de mogelijkheid tot selectiviteit en verbeteren van de relatie met de leefomgeving door échte hinder beperkende maatregelen.
- Kennis en transparantie zijn voorwaarden voor democratische besluitvorming over Schiphol.