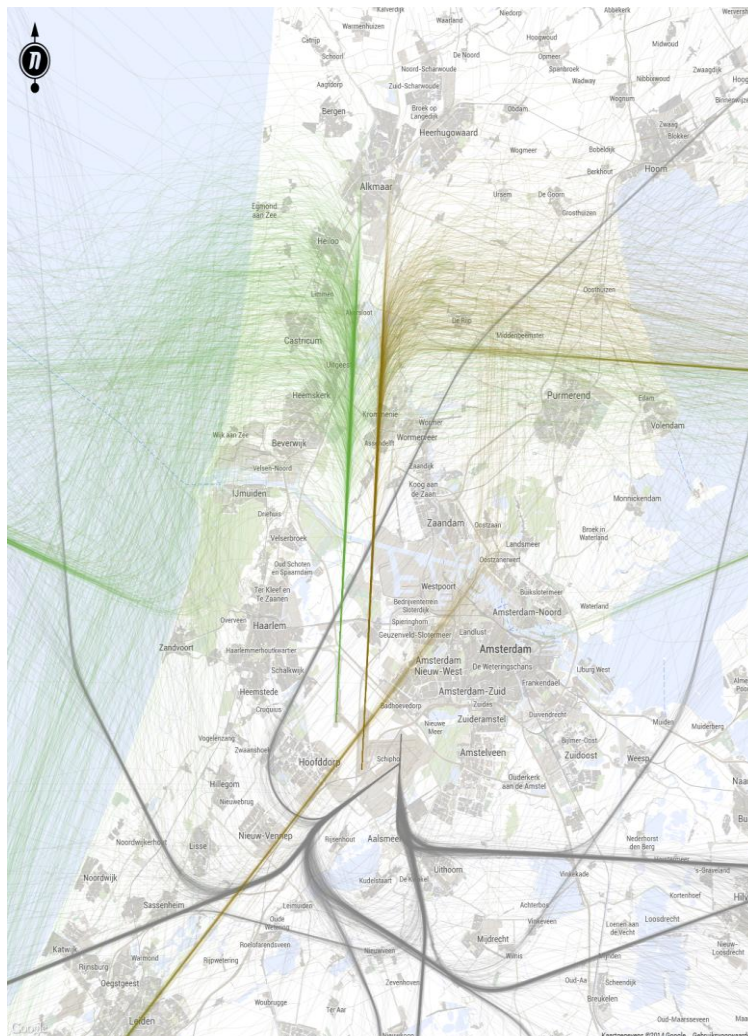


Vlieghinderbeperking Schiphol

Cluster IJmond – Alkmaar



Bron: Website BezoekBAS.nl

Bestuurlijke samenvatting

De strategische nota Schiphol stamt uit 2012; de nota is geëvalueerd in 2013. Centraal in de nota stond de geluidshinder. De meeste punten uit de nota zijn gerealiseerd. Belangrijke tegenvaller is het uitstellen van de glijvluchten (CDA's) in de vroege avond. De invoering van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel is gerealiseerd maar heeft per saldo een beperkt effect op de hinder in de IJmond. De Nota Schiphol heeft tot doel om met een eigen agenda te komen die relevant is voor onze eigen regio. Die regio betreft de IJmond-Alkmaar. Zodra het Aldersakkoord wordt opengebroken ontstaat de ruimte om onze eigen punten in te brengen. Maar ook langs andere weg willen we kijken hoe we de actiepunten uit onze nota tot uitvoering kunnen brengen. De nieuwe "nota Schiphol" is aanvullend op het Aldersakkoord uit 2008. Uitgangspunt is de wens voor verdergaande hinderbeperking met begrip voor de economische betekenis van de luchthaven voor onze regio. De term "strategische nota" willen we laten vervallen omdat die ons inziens te pretentius is.

Tijdens de bestuurlijke bijeenkomst in Uitgeest op 19 februari jl. zijn de volgende onderwerpen genoemd:

- Geluidshinder
- Veiligheid
- Fijn stof
- SMASH
- Lelystad
- Communicatie met bewoners

In deze "aangeklede" startnotitie staan voorstellen voor verdere uitwerking van bovengenoemde onderwerpen waarbij het ambitieniveau is aangegeven:

- Ambitieniveau "volgen":
beleid en ontwikkelingen volgend, geen extra inspanning;
- Ambitieniveau "eigen initiatief":
eigenstandig onderzoek met als doel om tot in te brengen voorstellen en of eisen te komen (verdergaand dan bestaand beleid);
- Ambitieniveau "eigen verantwoordelijkheid":
eigen initiatieven ondernemen en realiseren.

Geluidshinder

a. Stillere vliegtuigen

De doelen m.b.t. verduurzaming van de luchtvaart zijn ambitieus. De deelnemende partijen bewegen zich in het internationale krachtenveld waarop individuele nationale, regionale en lokale overheden niet of nauwelijks invloed op kunnen uitoefenen.

Advies portefeuillehouders Schiphol: ambitieniveau "volgen"

Motivering: Innovatie in de luchtvaart is in het grootste belang van de sector zelf.

Innovatie in de luchtvaart wordt door stakeholders bepaald die zich op internationaal vlak manifesteren. Het zou heel veel investering in tijd vergen om kennis te vergaren of budget kosten om onderzoek te entameren naar nieuwe aanvullende aspecten op de huidige onderzoeksprogramma's.

Voorstel is om de Omgevingsraad Schiphol te verzoeken een conferentie "de luchtvaart in 2030" te organiseren.

b. Uitbannen lawaaiige vliegtuigen

Schiphol is ver gevorderd met het uitbannen van lawaaiige vliegtuigen en hier valt dus weinig winst te boeken in de hinderbeperking.

Advies portefeuillehouders Schiphol: ambitieniveau "volgen"

De inzet is dat wordt vastgehouden aan de bestaande wettelijke gelijkwaardigheidsnormen. Dit punt wordt al geregeld in het Aldersakkoord en daarom

het voorstel om het uitbannen van lawaaiige toestellen wel te noemen maar niet uit te werken in deze nota. In de Omgevingsraad kan worden verzocht dit punt te agenderen voor bespreking en de sector te vragen verslag te doen over de laatste bevindingen.

c. Verminderen of stopzetten van de nachtvluchten

In het Aldersakkoord van 2008 staan heldere afspraken over nachtvluchten. Het aantal is destijds gelegd op een maximum van 32.000 en later, met het uitstel van de invoering van de CDA's, (tijdelijk) teruggebracht naar 29.000. Een eerste stap kan zijn het maximum definitief op 29.000 te zetten. Het is onbekend welk aandeel van de 29.000 nachtvluchten de mainportfunctie ondersteunen en van groot belang zijn voor de regionale en nationale economie. Een flink (?) deel betreft vrachtluchten, onder andere voor de bloemenhandel. Schrappen van nachtvluchten kan niet zomaar. De zogenaamde "slots" – start- en landingsrechten – zijn toegekend aan luchtvaartmaatschappijen en kunnen niet zomaar worden teruggenomen. Bij andere actoren is er mogelijk draagvlak om te praten over het inperken van de nachtvluchten, dit mede afhankelijk van de economische gevolgen en het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen. Er komt geen nader onderzoek naar de economische kant van de nachtvluchten in het kader van deze nota.

Advies portefeuillehouders Schiphol: "Eigen initiatief"

Het eigen initiatief betreft nader onderzoek naar de betekenis van de nachtvluchten voor de mainportfunctie en de betekenis voor de regionale economie (onze eigen regio). Voorts het belang van het schrappen van de nachtvluchten voor het buitengebied die de geluidsoverlast mogelijk veroorzaakt voor de gezondheid. Hiervoor kan een uitgewerkt actiepunt worden opgenomen in de nota.

d. Handhaven op de afgesproken routes

Het gespreid invliegen zorgt voor klachten maar heeft als voordeel dat de hinder gespreid wordt. De regels laten gespreid invliegen toe. De indruk bestaat dat er soms langer op de minimum hoogte van 600 meter (2000 ft) wordt ingevlogen dan noodzakelijk en dat er vaak ook te laag ingevlogen wordt. Een apart aandachtspunt is ook het aanvliegen boven het duingebied en de stiltegebieden. In de nota wordt de haalbaarheid naar de mogelijkheden voor beter aanvliegen (spreiding en hoogte) verder uitgewerkt.

Advies portefeuillehouders Schiphol: "eigen initiatief"

Nagaan: hoe vaak wordt afgeweken boven ons gebied. Op basis van onderzoek in samenwerking met andere partners een voorstel indienen bij de Omgevingsraad Schiphol.

Veiligheid

Advies portefeuillehouders Schiphol: "eigen initiatief"

In de Nota Schiphol wordt speciaal aandacht besteed aan het onderwerp vliegveiligheid (met achtergrondinformatie in een bijlage). Hierbij wordt nader uiteengezet welke risico's voor de vliegveiligheid mogelijk aan de orde zijn in ons gebied en de omvang van het probleem en actiepunten opgenomen mbt:

- De te volgen communicatie bij incidenten (als uitwerking op de afspraken tussen BRS en LVNL);
- Voorstel voor onderzoek in de vorm van een second opinion op de bestaande rapportages (een audit?);
- Voorstel voor jaarlijkse check van te volgen protocol bij een botsing in de eigen veiligheidsregio.

Ultra fijnstof

Advies portefeuillehouders Schiphol: "volgen"

Een rapport van TNO geeft aan dat er sprake is van verhoogde waarden van hele fijne stofdeeltjes (ultra fijn stof) in een straal van 10 kilometer rond Schiphol. RIVM werkt momenteel aan een vervolgonderzoek.

SMASH

Advies portefeuillehouders Schiphol: "eigen verantwoordelijkheid"

- Om toename van gehinderden tegen te gaan bouwt de gemeente geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals wonen) binnen de huidige beperkingen contour. Tenzij de locatie binnen bestaand bebouwd gebied ligt.
- Nieuw te bouwen woningen (in andere gemeente) mogen niet leiden tot hinderverplaatsing naar bestaande woningen.

Lelystad

De ontwikkeling van luchthaven Lelystad is een Aldersafpraak. Voorstel is om dit onderwerp buiten de Nota Schiphol te laten. Het mag duidelijk zijn dat wij vinden dat de ontwikkeling van luchthaven Lelystad volgens afspraak uitgevoerd moet worden.

Communicatie met de eigen burgers

Gemeentebesturen tonen eigen initiatief in de richting van bewoners over de vlieghinder van Schiphol door het organiseren van algemene publieksbijeenkomsten (onder andere over deze nota) en het zoeken van afstemming met Schiphol-bewonersorganisaties.

Verdere uitwerking van de nota

Naar aanleiding van de besluitvorming over deze startnotitie vindt verdere uitwerking plaats. Om de nota begrijpelijk en leesbaar te maken voor niet-ingewijden, is het voorstel om voldoende achtergrond op te nemen en te verwijzen naar aanvullende informatiebronnen. Voorts zullen concrete actiepunten worden benoemd voorzien van een inhoudelijke onderbouwing.

1. Aanleiding: Een nieuwe Nota Schiphol?

De strategische nota Schiphol stamt uit 2012; de nota is geëvalueerd in 2013. Centraal in de nota stond de geluidshinder. De meeste punten uit de nota zijn gerealiseerd. Belangrijke tegenvaller is het uitstellen van de glijvluchten (CDA's) in de vroege avond. De invoering van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel is gerealiseerd maar heeft per saldo een beperkt effect op de hinder in de IJmond. Immers de Polderbaan werd al zoveel mogelijk gebruikt. Voor Spaarndam, Velsen en Beverwijk stond nog een microklimaatstudie op het programma. Bij microklimaatstudies wordt gekeken of kleine wijzigingen in de aan- en uitvliegroutes kunnen leiden tot hindervermindering (onder voorwaarde dat geen sprake is van hinderverplaatsing). In de nota stond ook het actiepunt de toepassing van de dosis-effect-relatie zoals die wordt toegepast bij het wegverkeer. De praktijk heeft geleerd dat dit punt moeilijk in te passen is in het Aldersakkoord. Het zelfde geldt voor de gebiedsafhankelijke hindercomponent. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat vlieghinder boven landelijk gebied als hinderlijker wordt ervaren dan boven stedelijk gebied (achtergrondgeluidlawaai is daar veel hoger). De vlieghindervermindering richt zich nu juist op vliegen boven dunbevolkt gebied.

Conclusie is dat een nieuwe Nota Schiphol zinvol is mits haalbare doelstellingen en acties worden opgenomen. Het verdient aanbeveling aan te sluiten of aansluiting te zoeken bij de agenda's van gelijkgestemde partijen.

2. Doel startnotitie

Doel van deze startnotitie is om te komen tot richtinggevende uitspraken over de uit te werken onderwerpen voor de nieuwe strategische (bestuurlijke) nota voor Schiphol. Dit mede op basis van overeen te komen ambitieniveaus. Tijdens de bestuurlijke bijeenkomst in Uitgeest op 19 februari jl. zijn de volgende onderwerpen genoemd:

- Geluidshinder
- Veiligheid
- Fijn stof
- SMASH
- Lelystad
- Communicatie met bewoners

Aan de hand van deze thema's wordt de nota ingedeeld.

3. Doel, afbakening en inhoud strategische/bestuurlijke nota

Doel

De Nota Schiphol heeft tot doel om met een eigen agenda te komen die relevant is voor onze eigen regio. Die regio betreft de IJmond-Alkmaar. Zodra het Aldersakkoord wordt opgebroken ontstaat de ruimte om onze eigen punten in te brengen. Maar ook langs andere weg willen we kijken hoe we de actiepunten uit onze Nota Schiphol tot uitvoering kunnen brengen.

Afbakening

De nieuwe Nota Schiphol richt zich op punten die niet expliciet in het Aldersakkoord staan vermeld. Er komen dus geen Aldersafspraken in de nota als te realiseren actiepunten. De nota is dus aanvullend op het Aldersakkoord.

Inhoud

De inhoud van de nota is in grote lijnen als volgt:

- Bestuurlijke samenvatting
- Aanleiding en evaluatie oude nota
- Beschrijving van het krachtenveld en de grote kwesties
- Afbakening, ambities, prioriteiten en waar gaat "Alders" over

- Inhoudelijke speerpunten (geluidshinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ruimtelijke ordening/SMASH, Lelystad)
- Actiepunten
- Organisatie uitvoering

De Nota Schiphol richt zich op probleemverkenning, ontwikkelingen, kansen en knelpunten, het krachtenveld, beleid en regelgeving. Daaruit worden ambities en doelen geformuleerd en tot slot actiepunten. Deze startnotitie dient hiervoor als tussendocument met beslispunten over te hanteren ambitieniveaus.

Ambitieniveaus

- Ambitieniveau "volgen":
beleid en ontwikkelingen volgend, geen extra inspanning
- Ambitieniveau "eigen initiatief":
eigenstandig onderzoek met als doel om tot in te brengen voorstellen en of eisen te komen (verdergaand dan bestaand beleid)
- Ambitieniveau "eigen verantwoordelijkheid":
eigen initiatieven ondernemen en realiseren. Dit betreft bijvoorbeeld het opstellen of checken van een/het calamiteitenplan bij vliegtuigongeluk in ons werkgebied (om zo goed voorbereid te zijn).

Criteria die ten grondslag kunnen liggen aan de keuze van het ambitieniveau kunnen zijn:

- Gemeentelijke taak
- Agenda's andere partijen
- Gemeentelijke beïnvloedingsmogelijkheden: regelgeving, kennis, netwerk
- Ruimte binnen bestaand afsprakenkader
- Winst hinderbeperking

4. Inhoud nieuwe strategische/bestuurlijke nota

De komende decennia zal de internationale burgerluchtvaart substantieel doorgroeien. Bijna elke internationale luchthaven, en zeker Schiphol, is genoodzaakt fors te investeren in duurzaamheid en hinderbeperking. Want alleen een duurzamere luchtvaart die minder hinder veroorzaakt zal kunnen doorgroeien. De Nota Schiphol geeft een resumé van de mogelijkheden van verduurzaming en hinderbeperking en het krachtenveld daar omheen, inclusief de eigen rol als groep gemeenten in het buitengebied.

4.1 Geluidshinder

Op te voeren punten m.b.t. de geluidshinder zijn:

- Stillere vliegtuigen (prestatieafspraken)
- Verminderen c.q. stopzetten nachtvluchten (zie Frankfurt en Londen; wettelijk verbod)
- Handhaven op de afgesproken routes
- Duurzame ontwikkeling van vliegtuigen (geluid en brandstof)
- Inzetten op hinderbeleving

Voor alle aspecten geldt de haalbaarheid i.v.m. economische belangen. De vraag die wordt gesteld is of het mogelijk is om afspraken te maken met de sector om een deel te investeren in het landschap (ketengedachte). Of het instellen van een fonds voor innovatie zodat er budget komt voor? bovenstaande doelen (er is overigens een kennis- en innovatieagenda voor de luchtvaart).

4.1.1 Geluidshinder – stillere vliegtuigen:

De vragen:

- i. Welke lange termijn doelstellingen zijn er?
- ii. Wat staat er in het Aldersakkoord? Zie ook evaluatie 4 jaarlijkse convenant hinderbeperking!
- iii. Zijn er dwingende normen, internationaal?
- iv. Hoeveel te verwachten van vlootvernieuwing en op welke termijn?
- v. In hoeverre is er sprake van innovatief onderzoek en wat is daarvan te verwachten?
- vi. Duurzame ontwikkeling in de luchtvaart en dan vooral brandstof zuiniger vliegtuigen; welke ontwikkelingen zijn er?
- vii. Welke financiële middelen/instrumenten zijn er om tot stillere vloot te komen?
- viii. Welk krachtenveld?

Resultaten eerste inventarisatie:

CleanSky is een ambitieus, mede door de Europese Commissie gefinancierd programma voor een groenere luchtvaart. Die ambitie is niet vrijblijvend: CleanSky streeft samen met SESAR naar het behalen van de doelen die de Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (ACARE) voor 2020 heeft vastgesteld. Het gaat hierbij onder andere om de halvering van de CO₂-uitstoot, een vermindering van tachtig procent van de stikstofuitstoot en de helft minder geluidsbelasting. Om dit te bereiken werkt de Europese luchtvaartsector bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van nieuwe motoren zoals de Contra Rotating Open Rotor (CROR). Deze motor maakt gebruik van een revolutionair type voorstuwing en is een belofte voor de toekomst. De motoren zorgen voor een brandstofverlaging tussen de 20 en 25 procent.

CleanSky is innovatie-gericht en bedoeld om de Europese luchtvaart duurzaam en concurrerend te maken. De Nederlandse industrie, het MKB, universiteiten en onderzoeksinstituten participeren in CleanSky.

De reductie van kosten in de commerciële luchtvaart opent grote mogelijkheden voor de lichtgewichtsector. Wie lichter vliegt, gebruikt minder brandstof, is duurzamer en kan goedkopere tickets aanbieden. Sommige toestellen bestaan al voor een groot deel uit composietmaterialen. Bekend is het project TAPAS waarin Fokker, TenCate, NLR en enkele mkb-bedrijven samenwerken met luchtvaartgigant Airbus om toestellen lichter te maken.

De Nederlandse overheid is indirect betrokken bij CleanSky via de EU en de financiering van projecten bij het NLR en participatie in de koepelorganisatie "Lucht- en Ruimtevaart Nederland". In de visie luchtvaart 2020 en het beleidsprogramma Schoon en zuinig geldt 30 procent CO₂ besparing in 2020. De luchtvaartindustrie en het adviescollege ACARE heeft de volgende doelen gesteld voor 2020 (vanaf 2000):

- Het beperken van het brandstofverbruik en CO₂-emissie met 50 procent per passagiers-kilometer;
- Vermindering van NO_x-emissie met 80 procent;
- Vermindering van geluid met 50 procent;
- Substantiële vermindering van de milieugevolgen van de fabricage, het onderhoud en het in onbruik raken van vliegtuigonderdelen.

Conclusie:

De doelen mbt verduurzaming van de luchtvaart zijn ambitieus, volgens de milieubeweging overigens niet ambitieus genoeg. De deelnemende partijen bewegen zich in het internationale krachtenveld.

Beslispunt ambitieniveau:

- i. Volgen
- ii. Eigen initiatief
- iii. Eigen verantwoordelijkheid

Advies portefeuillehouders Schiphol: ambitieniveau "volgen".

Motivering: Innovatie in de luchtvaart is in het grootste belang van de sector zelf. Innovatie in de luchtvaart wordt door stakeholders bepaald die zich op internationaal vlak manifesteren. Het zou heel veel investering in tijd vergen om kennis te vergaren of budget kosten om onderzoek te entameren naar nieuwe aanvullende aspecten op de huidige onderzoeksprogramma's.

Uit te werken actiepunten:

- (1) Past bij "volgen": voorstel indienen bij de Omgevingsraad Schiphol voor het organiseren van een conferentie "de luchtvaart in 2030" (over de innovatie in de luchtvaart en de resultaten daarvan tegen die tijd.

4.1.2 Geluidshinder – Uitbannen lawaaiige vliegtuigen:

De vragen:

- i. Hoeveel vliegtuigen zijn er nog uit het lagere hoofdstuk 3?
- ii. Hoe lang duurt het uitbannen van die vliegtuigen nog en welke geluidswinst valt hiervan te verwachten?
- iii. En hoe verder? Plannen om de dan lawaaiigste uit te bannen?
- iv. Hoe is de aanpak op andere luchthavens?

Resultaten eerste inventarisatie:

Vlootvernieuwing

Er is een ontwikkeling naar stillere vliegtuigen. Deze ontwikkeling is een gecombineerd effect van het stiller worden van vliegtuigmotoren en van het beter rekening kunnen houden met geluid in het ontwerp van het vliegtuig. Beide elementen mogen niet afzonderlijk beschouwd worden en alleen het totale effect is bepalend voor de te verwachten hinderbeperking op Schiphol de komende jaren. De volgende factoren spelen hier een grote rol in:

- Als een motor de helft (50 procent) stiller wordt en er gebeurt niets met het ontwerp van het vliegtuig is de totale geluidsreductie een stuk kleiner dan 50 procent;
- Het ontwerp (c.q. profiel) van het vliegtuig en het start/landingsgewicht van het toestel is voor de geluidsproductie vooral tijdens de landing nog bepalender dan het motorgeluid;
- Een deel van de geluidswinst is al gerealiseerd door inmiddels uitgevoerde vlootvernieuwing. Die winst zal dus niet opnieuw ingeboekt kunnen worden in de komende jaren;
- Vliegtuigen hebben over het algemeen een economische levensduur van meer dan 20 jaar;
- De timing en precieze aard van de vervanging is relevant. Daarom is ook aan de luchtvaartpartijen gevraagd naar de te verwachten vlootsamenstelling bij 510.000 vliegtuigbewegingen en is die vlootsamenstelling vergeleken met de realisatie van het door de vloot geproduceerde geluid in 2013.

Tot en met 2013 zijn er stapsgewijs al een aantal 'lawaaibakken' uitgefaseerd, zoals de B747-100/200/300, de MD87, de DC10, de MD83, de MD87 en de MD88. Stuk voor stuk zware vliegtuigen (veel lawaaiiger zijn dan een gemiddeld vliegtuig) die dus dubbel zo zwaar (zwaar en lawaaiig) meetellen in de geluidbelasting. Het uitfasen van deze types heeft gezorgd voor een afname van de gemiddelde geluidbelasting. Vanaf 2013 komen deze 'lawaaibakken' bijna niet meer voor, waardoor er op deze categorie geen winst meer geboekt kan worden. Op basis van de door de sector opgegeven vlootmix kan geconstateerd worden dat de gemiddelde geluidbelasting per vliegtuigbeweging op Schiphol op weg naar de 500.000 vliegtuigbewegingen vrij stabiel is ten opzichte van de realisatie in 2013. De vlootvernieuwing die wordt gerealiseerd, is noodzakelijk om bij een groeiend verkeersvolume de ontwikkeling van het totale geluidsvolume te beheersen en een ontwikkeling van Schiphol naar 500.000 vliegtuigbewegingen binnen gelijkwaardigheid mogelijk te maken. Door Schiphol wordt al sinds 2001 een beleid gevoerd om de meest lawaaiige toestellen uit te bannen.

Schiphol verscherpt beleid tegen lawaaiige vliegtuigen Schiphol, 23 maart 2001

Amsterdam Airport Schiphol zal met ingang van 25 maart 2001 haar beleid tegen lawaaiige vliegtuigen verder verscherpen. Een aantal beperkingen dat al gold voor de zogenaamde Hoofdstuk 2-toestellen (meest lawaaiige vliegtuigen) wordt nu ook van kracht voor de lawaaiigste vliegtuigen van de stillere Hoofdstuk 3 categorie. Deze vliegtuigen worden ook wel de "onderkant Hoofdstuk 3-toestellen" genoemd. De verdere aanscherping komt voort uit de wens om de geluidsbelasting rond Schiphol te beperken en zo het aanbod van vliegverkeer binnen de wettelijke geluidszones te kunnen blijven verwerken.

Bron: Internetsite Schiphol

50/50, hinderbeperking en vlootontwikkeling

De "Aldersafspraken" voorzien in een verdere groei van Schiphol boven de 500.000 vliegbewegingen bij een stillere vloot. De winst daarvan komt dan 50 procent ten goede aan de omgeving en voor 50 procent aan de luchtvaart. Op basis van de opgave van de carriers over de verwachte vlootsamenstelling c.q. vlootontwikkeling en de te verwachten ontwikkelingen op het gebied van hinderbeperking en piekuurcapaciteit is de verwachte extra milieuruimte binnen gelijkwaardigheid die op Schiphol kan worden gecreëerd het komende decennium zeer beperkt. Slechts indien de wettelijke gelijkwaardigheidsnormen worden losgelaten – die eerder door kabinet en Kamer als kader voor advisering over de luchthavenontwikkeling van Schiphol zijn meegegeven – is het denkbaar dat er de komende jaren meer groeiruimte ontstaat.

Advies portefeuillehouders Schiphol ambitieniveau: "volgen" waarbij de inzet is dat vastgehouden wordt aan de bestaande wettelijke gelijkwaardigheidsnormen. Dit punt wordt al geregeld in het Aldersakkoord en daarom het voorstel om het uitbannen van lawaaiige toestellen wel te noemen maar niet uit te werken in deze nota. In de Omgevingsraad kan worden verzocht dit punt te agenderen voor bespreking en de sector te vragen verslag te doen over de laatste bevindingen.

4.1.3 Geluidshinder: Verminderen en stopzetten van nachtvluchten

De vragen:

- i. Wat is het belang van de nachtvluchten, om wat voor vluchten gaat het dan?
- ii. Hoeveel hinder komt hieruit voort?
- iii. Waarom elders wel stopzetting van nachtvluchten en wat zijn daar de gevolgen geweest?
- iv. Welke alternatieven zijn er voor klanten die nu van nachtregime gebruik maken?
- v. Zijn er ook andere afbakeningen van de nachtperiode wenselijk/mogelijk?
- vi. Wat is het economische belang?
- vii. Welke instrumenten zijn er?
- viii. Wat is de milieuwinst, wat zijn de gezondheidseffecten, aantal slaapgestoorden, ernstig gehinderden per gemeente (Mn. Onze regio!)

ix. Ongewenste neveneffecten voor dagregime?

Het aantal nachtvluchten op Schiphol is beperkt tot maximaal 29.000 per jaar. In het oorspronkelijke Aldersakkoord over de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn was deze 32.000. Door het vertraagd invoeren van de CDA's is dit met 3.000 teruggebracht. De beperking is mede ingegeven door de relatief grote hinder van nachtvluchten. Vooral verstoring van de slaap waardoor gezondheidsproblemen kunnen ontstaan. Op de grote mainports Frankfurt en Londen zijn nachtvluchten daarom bijna geheel uitgebannen.

Het is onbekend welk aandeel van de 29.000 nachtvluchten de mainportfunctie ondersteunen en van groot belang zijn voor de regionale en nationale economie. Een flink (?) deel betreft vrachtluchten onder andere voor de bloemenhandel. Schrappen van nachtvluchten kan niet zomaar. De zogenaamde "slots" – start- en landingsrechten – zijn toegekend aan luchtvaartmaatschappijen en kunnen niet zomaar worden teruggenomen.

Bij andere actoren is er mogelijk draagvlak om te praten over het inperken van de nachtvluchten, dit mede afhankelijk van de economische gevolgen en het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen. Dit laatste wordt overigens niet onderzocht in het kader van deze nota.

Advies portefeuillehouders Schiphol: "Eigen initiatief"

Het eigen initiatief betreft nader onderzoek naar de betekenis van de nachtvluchten voor de mainportfunctie. Voorts het belang van het schrappen van de nachtvluchten voor het buitengebied die de geluidsoverlast mogelijk veroorzaakt voor de gezondheid.

4.1.4 Geluidshinder: Handhaven op de afgesproken routes

Aanvliegen overdag gebeurt gespreid in een waaier om zo de toestellen te kunnen oplijnen naar de landingsbaan. De regels voor aanvliegen betreft daarom alleen de hoogte. Voor de starts gelden wel gedefinieerde uitvliegroutes. In het Luchthavenverkeersbesluit zijn elf milieuregels opgenomen waaraan LVNL is gehouden. Negen regels hebben betrekking op de vliegroutes en twee op het baangebruik. Voor elke regel is een norm vastgesteld voor het percentage afwijkingen dat binnen een gebruiksjaar is toegestaan. Dit percentage varieert tussen de 0 en 15 procent. Uit de rapportages over de afgelopen jaren blijkt dat de normen sporadisch worden overschreden en dat veelal sprake is van een gering percentage aan afwijkingen. De regel voor het boven de 600 meter aanvliegen naar de landingsbanen is in ca. 2,5% overschreden bij een toegestane norm van 15%. Dit betreft circa 5.000 vliegtuigen op een totaal van bijna 200.000. Voor het uitvliegen is sprake van een percentage van 0.17% in gebruiksjaar 2014. Voor alle regels samen is LVNL het afgelopen decennium een enkele keer beboet door de Inspectie Luchtvaart en Transport (ILT) voor het overschrijden van de norm, zo leert navraag.

Bij het bepalen van de hoogte van een vliegtuig zit een foutmarge. Er is alleen sprake van een overtreding als het toestel zich buiten die foutmarge bevindt (zoals ook bij het vaststellen van snelheidsovertredingen in het reguliere verkeer).

Het gespreid invliegen zorgt ook voor klachten maar heeft als voordeel dat de hinder gespreid wordt. De regels laten gespreid invliegen toe. De indruk bestaat dat er soms langer op de minimumhoogte van 600 meter (2.000 ft) wordt ingevlogen dan noodzakelijk en dat er vaak ook te laag ingevlogen wordt. Apart aandachtspunt is het aanvliegen boven stiltegebieden en het duingebied. In de nota wordt de haalbaarheid naar de mogelijkheden voor beter aanvliegen verder uitgewerkt.

Een apart aandachtspunt is ook het aanvliegen boven het duingebied en de stiltegebieden.

Advies portefeuillehouders Schiphol: "eigen initiatief"

Nagaan: hoe vaak wordt afgeweken boven ons gebied. Te beantwoorden vragen zijn:

- Wat zijn de oorzaken van afwijken?
- Wat zijn de sancties?
- Waar liggen vooral de problemen van route-afwijkingen?
- Wat betekent dat voor de hinder en hinderbeleving en voor de veiligheid?
- Wat willen we bereiken, een aanscherping van de normen?
- Hoe zit het met onderzoek naar betere technieken voor hoogte vaststellen?

Op basis van onderzoek in samenwerking met andere partners een voorstel indienen bij de Omgevingsraad Schiphol.

4.1.5 Inzetten op hinderbeleving

Hoe geluidhinder beleefd wordt hangt af van meerdere factoren. Naast de o.a. geluidsterkte, frequentie en tijdstip spelen ook niet akoestische factoren een belangrijke rol. Niet akoestische factoren zijn o.a. de voorspelbaarheid van het geluid, de mogelijkheid om zich te kunnen onttrekken aan het geluid en de algemene houding ten opzichte van de geluidsbron. Ook de inrichting van de openbare ruimte en stedenbouwkundige inrichting zijn van invloed op hoe geluidhinder wordt ervaren. Hiernaast ook nog het economische belang dat men heeft bij het welvaren van de luchthaven Schiphol

Advies portefeuillehouders Schiphol: "eigen initiatief"

Nagaan:

- Wat zijn de mogelijkheden om bij stedelijke ontwikkelingen rekening te houden met luchtvaartlawaai?
- Het onder de aandacht brengen van het geluidweerbericht (Aldersafpraak).
- Het onder de aandacht brengen van het verslag van de dag.
- Meer aandacht vragen voor de economische relatie met Schiphol (en hier initiatieven in nemen).

4.2 Veiligheid

De veiligheid van het vliegverkeer geniet de allerhoogste prioriteit. Hiervoor gelden internationale regels en nationale wetgeving (Wet luchtvaart). Toch baart de veiligheid van het vliegverkeer zorgen. Het Nederlandse luchtruim is een van de drukste in Europa, met op drukke dagen meer dan 1.800 vliegtuigbewegingen. Een veiligheidsrisico kan ontstaan op die plaatsen waar het commerciële verkeer zich tegelijkertijd op lage hoogte bevindt. Doordat Schiphol, met een start- en landingspiek van 106 tot 110 vliegbewegingen per uur, één van de drukst bevlogen luchthavens in Europa is, is de kans dat een schending van het naderingsgebied daadwerkelijk leidt tot een aanmerkelijk veiligheidsrisico reëel (publicatie ILT, 2013). Bijvoorbeeld, in oktober 2013, waren twee vliegtuigen gevaarlijk dicht genaderd boven het Uitgeestermeer.

De volgende punten zijn genoemd in de bestuurlijke conferentie in februari:

- Meer inzicht in de risico's van vliegbewegingen en vliegincidenten (risico-analyse); hoe groot is de omvang van het probleem?;
- Hoe krijgen we de LVNL zo ver dat ze meer inzicht en uitleg geven in de vliegbewegingen;
- Onze rol bij de vliegincidenten (zie ook afspraken gemaakt in de BRS);
- Hoe informeren we bewoners;
- In hoeverre is de regio voorbereid op een vliegtuigramp?;
- TU Delft onafhankelijke risicoanalyse laten maken;
- Wie betaalt? Schiphol. Wie geeft dan de opdracht? Wie betaalt bepaalt? Hoe onafhankelijk als Schiphol de opdracht geeft.

LVNL is opener geworden en communiceren meer over de vliegveiligheid. In de Omgevingsraad zijn afspraken gemaakt over het informeren van gemeenten in geval van veiligheidsrisico's. LVNL neemt daarbij het initiatief in de communicatie naar de buitenwereld. Individuele gemeenten hebben hierin formeel gesproken geen verantwoordelijkheid. Toch worden gemeenten door de pers en inwoners er op aangesproken.

Advies portefeuillehouders Schiphol: "eigen initiatief"

In de Nota Schiphol wordt speciaal aandacht besteed aan het onderwerp vliegveiligheid (met achtergrondinformatie in een bijlage). Hierbij wordt nader uiteengezet welke risico's voor de vliegveiligheid mogelijk aan de orde zijn in ons gebied en de omvang van het probleem en actiepunten opgenomen mbt:

- De te volgen communicatie bij incidenten (als uitwerking op de afspraken tussen BRS en LVNL);
- Voorstel voor onderzoek in de vorm van een second opinion op de bestaande rapportages (een audit?);
- Voorstel voor jaarlijkse check van te volgen protocol bij een botsing in de eigen veiligheidsregio.

4.3 Ultra fijnstof

Een rapport van de VU Amsterdam geeft aan dat er sprake is van verhoogde waarden van hele fijne stofdeeltjes (ultra fijn stof) in een straal van 10 kilometer rond Schiphol. Momenteel wordt aan het starten van een onderzoek gewerkt. Wat doet ultra fijn stof voor de IJmond? Het wachten is nu eerst op de resultaten van het vervolgonderzoek van het RIVM.

Advies portefeuillehouders Schiphol: ambitieniveau "volgen"

Toelichting: In de nota kort de resultaten van het onderzoek beschrijven en dat pas actie wordt ondernomen als het vervolgonderzoek daartoe aanleiding geeft.

Ook wordt opgenomen het uitgangspunt dat een eventueel hogere schadelijke belasting aan ultra fijn stof gecompenseerd moet worden aan de bron.

4.4 Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)

Al een paar jaar woedt de discussie waar de gemeenten mogen bouwen om te voldoen aan de woonbehoefte. Schiphol houdt de boot af omdat zij bang is hierdoor meer weerstand tegen uitbreiding van luchtvaart te krijgen. De vraag is of gemeenten nu toch de vrijheid krijgen om te bouwen in het huidige beperkingen gebied. Binnen ons gebied speelt dit vraagstuk nauwelijks omdat er maar beperkte gebieden (waar eventueel woningbouw zou kunnen plaatsvinden) binnen de huidige bouw beperkingen contour liggen. De inzet van ons cluster moet zijn dat de gemeenten in het zuiden de vrijheid moeten om een eigen beslissing te nemen, maar dat die woningen niet meetellen in het totaal aantal gehinderden.

Advies portefeuillehouders Schiphol: ambitieniveau "eigen verantwoordelijkheid"

- Om toename van gehinderden tegen te gaan bouwt de gemeente geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals wonen) binnen de huidige beperkingen-contour. Tenzij de locatie binnen bestaand bebouwd gebied ligt.
- Nieuw te bouwen woningen (in andere gemeente) mogen niet leiden tot hinderverplaatsing naar bestaande woningen.

4.5 Lelystad

Luchthaven Lelystad gaat worden ingezet voor het opvangen van de extra groei van de luchtvaart. Het gaat dan vooral om charters. Het is in ons belang dat de afspraken hieromtrent worden uitgevoerd. De sector zelf is wat afhoudend (vooral vliegmaatschappijen). Binnen de Metropool Regio Amsterdam is rekening gehouden met de realisatie van Luchthaven Lelystad en ligt er een vervoersplan om dit mogelijk te maken. Het is overigens zeer de vraag of enkel chartervluchten uitgeplaatst kunnen worden. Vliegmaatschappijen kunnen niet worden gedwongen alleen met chartervluchten vanuit Lelystad te vliegen.

Advies portefeuillehouders Schiphol: ambitieniveau "volgen". De ontwikkeling van luchthaven Lelystad is een Aldersafpraak. Wij vinden dat de ontwikkeling van luchthaven Lelystad volgens afspraak uitgevoerd moet worden.

4.6 Communicatie met de eigen burgers

De communicatie over vlieghinder bij Schiphol met de eigen burgers vindt momenteel grofweg langs drie lijnen plaats:

- a) Via de bewonersvertegenwoordiging (zie overzicht). De bewonersvertegenwoordiging zit in het Regioforum en in het College van Advies van de Omgevingsraad;
- b) Via het internet zijn veel bronnen beschikbaar: bij Bezoekbas.nl kunnen mensen terecht met vragen, opmerkingen en klachten en op de site van de Omgevingsraad over het beleid, evenementen e.d.;
- c) Langs reguliere bestuurlijke weg bij de eigen gemeente: bij raadsleden of het College van B&W.

Hiernaast is er een directe lijn vanuit de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) over het melden van incidenten met de vliegveiligheid. Afspraak is dat de betrokken gemeenten worden geïnformeerd voordat een persbericht uitgaat voor de algemene berichtgeving.

Ad a). Hierbij is sprake van tien bewonersvertegenwoordigers van vijf geografisch afgebakende clusters die eveneens geheel of gedeeltelijk zijn gelegen binnen de 48 dB(A) Lden-contour gebaseerd op 510.000 vliegtuigbewegingen. De 21 aangesloten organisaties in cluster Polderbaan hebben twee vertegenwoordigers in het Regioforum en in het College van Advies. Er is hier dus sprake van een getrapte vertegenwoordiging. Geen van beide personen is afkomstig uit een van de vier organisaties in ons werkgebied. De bewonersvertegenwoordigers worden op eenzelfde wijze bij het maatschappelijk-bestuurlijke overleg betrokken als onze eigen bestuurders via de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS).

Organisaties Bewonersvertegenwoordigers Polderbaan in Omgevingsraad Schiphol
AVBU Uitgeest Platform Velsen Overlast Schiphol Platform Vlieghinder Regio Castricum (PVRC) Bewonersgroep Wijkermeerpolder

Ad. b.) Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) is vooral bedoeld als communicatiemiddel voor individuele vlieghindergevallen. Daarnaast kan men hier achtergrondinformatie verkrijgen over beleid, regelgeving, meetposten etc. Dit is niet het medium voor inbreng in het overleg.

Ad. C.) Burgers brengen soms individuele vlieghindergevallen aan de orde bij hun eigen gemeentebestuur. Meestal is dan sprake van meer structureel vliegtuiglawaai.

Advies portefeuillehouders Schiphol: ambitieniveau "eigen initiatief"

Gemeentebesturen kunnen eigen initiatief tonen in de richting van hun bewoners door:

- Het organiseren van algemene publieksbijeenkomsten om te praten over de voortgang van het beleid of in bijzondere situaties. Bijvoorbeeld onlangs, bij het verleggen van een nachtroute bij gemeente Castricum. Zoeken van afstemming met bewonersorganisaties vooraf aan het overleg in het Regioforum en het College van Advies. Voorheen gebeurde dit in de oude cluster noord. Hiermee is gestopt vanwege de grote verschillen van inzicht en de verstoorde relatie tussen beide partijen.

Uitgangspunten voor de communicatie met burgers kunnen zijn (nog nader uit te werken):

- Het gaat om communicatie over beleid, beleid dat is vastgesteld in de Tweede Kamer en nu in onderling overleg wordt uitgevoerd. Het gaat om het uitvoeren van gemaakte afspraken. Er is heel beperkte ruimte voor eigen inbreng (deze bestuurlijke nota). Voor de uit te brengen bestuurlijke nota kunnen we denken aan een toepasselijke framing (een standvastige meta communicatieve boodschap);
- Hinderbeperking staat centraal in de communicatie. Indien van toepassing, wordt bij gelegenheid ook gewezen op de specifieke regionale economische belangen van Schiphol;
- Voor specifieke individuele gevallen wordt altijd naar BezoekBAS doorverwezen, tenzij sprake is van een structurele situatie.

4.7 Beïnvloedingsmogelijkheden

De vlieg hinder veroorzaakt door Schiphol en de beperking ervan is geregeld in het convenant hinderbeperking in het advies voor de middellange termijn over de groei van Schiphol. Het akkoord is één en ondeelbaar. Maatregelen voor hinderbeperking, veiligheid en de groei van het vliegverkeer worden in onderlinge samenhang bekeken. Dit betekent dat nieuwe voorstellen alleen kans van slagen hebben als daaraan geen geweld wordt gedaan. In alle gevallen is een breed draagvlak onontbeerlijk om nieuwe voorstellen geaccepteerd te krijgen. Daarom is samenwerking met gelijkgestemde partijen met dezelfde belangen belangrijk; bewonersvertegenwoordigers en maatschappelijke organisaties in de eigen regio, gemeentelijke vertegenwoordigers in het buitengebied elders en uiteindelijk alle betrokken partijen.

Het College van Advies van de Omgevingsraad is de plek van onderhandeling en besluitvorming over hinderbeperking. Uiteindelijk komen alle voorstellen daar terecht. Het Regioforum heeft de functie van informatie-uitwisseling en is geschikt voor een eerste oriënterende gespreksronde voor nieuw aan te kaarten onderwerpen. Voor overheden kan de BRS dienen om voorstellen te toetsen op hun haalbaarheid.

In de nota komt een schematisch overzicht van het krachtenveld, hun rollen en verantwoordelijkheden. Doel hiervan is om inzicht te geven in de complexe overlegstructuur en de beïnvloedingsmogelijkheden.

5. Verdere uitwerking nota

Inhoudelijk

Naar aanleiding van de besluitvorming over deze startnotitie vindt verdere uitwerking plaats. Om de nota begrijpelijk en leesbaar te maken voor niet-ingewijden, is het voorstel om voldoende achtergrond op te nemen en te verwijzen naar aanvullende informatiebronnen. Voorts zullen concrete actiepunten worden benoemd voorzien van een inhoudelijke onderbouwing.

Organisatorisch

De nota wordt onder dezelfde organisatorische structuur verder uitgewerkt als deze startnotitie:

- De Bestuurlijk opdrachtgever: Portefeuillehouder overleg Schiphol
- Ambtelijk opdrachtgever: Bert Pannekeet OD IJmond
- Gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever: Lyane Peggeman
- Opdrachtnemer: Hans Olsthoorn Adviseur: Bart van de Bovenkamp

NB: Zonodig vindt bilateraal overleg plaats met portefeuillehouders over de uitwerking van onderwerpen. Een concept-eindversie wordt aan het portefeuillehoudersoverleg voorgelegd op de eerst komende datum in september.

Tijd:

De totale doorlooptijd tot en met de vaststelling in de afzonderlijke raden is circa 7 maanden vanaf de totstandkoming van de startnotitie:

17 juni 2015: startnotitie bespreken in het portefeuillehouders overleg;

medio juni – medio juli 2015: in procedure brengen van startnotitie bij colleges;

juli- augustus 2015: verder uitwerken inhoudelijke onderwerpen;

16 september 2015: vaststelling strategisch nota in portefeuillehoudersoverleg.

De tijdsbesteding aan de uit te werken onderwerpen is mede afhankelijk van het nader vast te stellen ambitieniveau.

Onderwerp	Producten	Tijdsbesteding (dagen)
Geluidshinder (5 onderwerpen)	Deeluitwerking voor 13 verschillende onderwerpen te verwerken in een startnotitie en later de Nota Schiphol.	16-18
Veiligheid		2-5
Fijnstof		1
SMASH en Lelystad		0,5
Communicatie bewoners		1
Beïnvloedingsmogelijkheden		1-3
Procedurele zaken	2 keer een B&W nota en 1 keer een raadsvoorstel voor 7 gemeenten	4 Totaal: 25,5-32,5

NB: Een deel van deze tijd is al geïnvesteerd in het opstellen van deze "aangeklede startnotitie".

Kosten

De personele inzet is vanuit het reguliere personeelsbudget van de Omgevingsdienst IJmond. Er wordt gebruik gemaakt van bestaande informatiebronnen. Te financieren nader onderzoek geschiedt als uit te voeren actiepoint nadat de nota is vastgesteld. De bestuurlijke wens is dat Luchthaven Schiphol NV het onderzoek financiert.

De personele inzet bij de uitvoering van de bestuurlijke nota is binnen de bestaande formatieruimte bij de Omgevingsdienst IJmond.

Communicatie

Externe publieke communicatie geschiedt pas na vaststelling in het college. Dan is het stuk ook formeel openbaar. Voor die tijd is wel afstemming met belangengroeperingen, andere overheden etc. Doel hiervan is om kennisvergaring, nagaan wat er speelt in de omgeving en afstemming met bestuurlijke agenda's in andere regio's.

Kwaliteit

De nota moet op zichzelf goed leesbaar zijn voor raadsleden en tegelijk dienen als basis voor bestuurlijke lobby in het circuit rond de Omgevingsraad Schiphol. Dat betekent een goede en gedegen onderbouwing van feiten en bevindingen. Tevens dat technisch

inhoudelijke belangrijke zaken worden uitgelegd. Desgewenst in een voetnoot of bijlage. Er zijn geen doorverwijzingen die afbreuk doen aan de leesbaarheid. De nota wordt voorzien van figuren, grafieken, tabellen en foto's om haar toegankelijk en aantrekkelijk te maken.