Raadsbrief

Stand van zaken Schipholdossier najaar 2020

aan:	de raad van de gemeente Hillegom
datum:	26 november 2020
zaaknummer:	Z-20-157825
datum collegevergadering:	8 december 2020
portefeuillehouder:	Mevr. C.J. Hoekstra
behandelend ambtenaar:	mevrouw Den Ouden
embargo:	☐

Inhoud mededeling

In bijgevoegde memo treft u een weergave van de belangrijkste ontwikkelingen in het Schipholdossier.

Verder hebben wij vanuit het Cluster Zuidwest en de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS) gewerkt aan een schriftelijke reactie op het eerder dit jaar gepubliceerde Programma Hinderreductie. Deze zienswijzen zijn tevens als bijlagen opgenomen.

Bijlagen:
- Memo stand van zaken Schipholdossier najaar 2020
- Zienswijze Bestuurlijke Regiegroep Schiphol t.a.v. heer Benschop
- Zienswijze Bestuurlijk Vooroverleg Schiphol Cluster Zuidwest

Omgevingsdienst West-Holland

Datum:
november 2020

Kenmerk:

Update: stand van zaken Schipholdossier

Aan: Bestuurders en gemeenteraadsleden
Onderwerp: **Stand van zaken Schipholdossier per november 2020**
Bijlagen:

Bijgaande memo geeft de actuele stand van zaken over de belangrijkste Schiphol-onderwerpen.

Situatie door Coronacrisis
Sinds maart 2020 is er een enorme afname van het vliegverkeer. Het afgelopen halfjaar is maar ongeveer de helft van het aantal vluchten op Schiphol uitgevoerd. Doordat er bovendien een veel lagere bezettingsgraad is, ligt het aantal passagiers en dus de inkomsten ook veel lager dan normaal. De passagiersvliegtuigen die nog vliegen worden dan ook veel meer ingezet voor vrachtvervoer. Er is momenteel ook meer vraag naar vrachtvervoer.
Voor de toekomstige (beleids)ontwikkelingen heeft dit natuurlijk ook grote consequenties. Waar tot voor kort hevig gedebatteerd werd over een (beperkte) groei van Schiphol en opening van Lelystad Airport liggen de kaarten nu opeens heel anders. Deskundigen gaan er van uit dat de luchtvaart jaren nodig heeft om te kunnen herstellen van de crisis.
Al met al is 2020 een totaal afwijkend jaar, qua aantal vliegtuigbewegingen, geluidhinder, klachtenpatroon en toekomstperspectief.
De crisis biedt ook *kansen*: nu er veel ruimte vrijkomt in de lucht kan Schiphol makkelijker werken aan geluidarm vliegen (o.a. glijvluchten) en aan selectiviteitsbeleid: vrijkomende slots bij voorkeur benutten voor zakelijke bestemmingen i.p.v. vakantiebestemmingen.
Hieronder volgt een update voor de meest relevante onderwerpen.

Programma Hinderreductie Schiphol
Schiphol heeft in maart 2020 het Programma Hinderreductie gepubliceerd. De bedoeling van dit pakket aan maatregelen is om de komende jaren te komen tot enige vermindering van de geluidhinder https://minderhinderschiphol.nl/ . Veel stakeholders, waaronder de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS) en cluster Zuidwest, hebben hun opmerkingen op het programma en wensen kenbaar gemaakt aan Schiphol. Voor reacties van zowel Cluster Zuidwest als Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS) op dit programma, zie bijlagen.
Enkele belangrijke maatregelen zorgen *overal* voor hinderbeperking: uitfaseren van lawaaiige toestellen, hoger aanvliegen en meer in glijvlucht vliegen. De uitvoerbaarheid van deze maatregelen is in belangrijke mate afhankelijk van de drukte in het luchtruim. Indien het de komende jaren (door de crisis in de luchtvaart) substantieel rustiger zou zijn, wordt het makkelijker om glijvluchten en hoger aanvliegen toe te passen.
In het pakket zitten ook maatregelen die leiden tot een geringe verschuiving van de hinder. De meeste van dit type maatregelen leiden tot minder gebruiken van de Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan, maar tot intensiever gebruik van de Kaagbaan.

Evaluatie Omgevingsraad Schiphol (ORS)
Onder leiding van Pieter van Geel (interim voorzitter ORS) wordt onderzoek gedaan naar een ORS 'nieuwe stijl'. De eindrapportage komt dit najaar uit en zal de nieuwe vorm en koers van de ORS beschrijven. Waarschijnlijk wordt de rol van de ORS meer informerend en participerend in plaats van besluitvormend, een trend die er toch al was.

Nieuw Luchthaven Verkeer Besluit ('LVB-1')
Het LVB-1 moet de wettelijke verankering regelen van het *Aldersakkoord uit 2008* (dat loopt t/m het jaar **2020**). De afspraken over vliegregels zoals vastgelegd in dit akkoord gelden al wel, o.a. een plafond van maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen, waarvan maximaal 32.000 in de nacht. Het Aldersakkoord heeft echter geen wettelijke status en is dus niet handhaafbaar. Het oude Luchthaven Verkeer Besluit dateert uit 2003 en omvat *niet* de afspraken uit het Aldersakkoord. Schiphol zit zodoende al circa 10 jaar in een *gedoogsituatie,* wat natuurlijk ongewenst is.
Om het LVB-1 te kunnen vaststellen, is een *Milieu Effect Rapportage* (MER) van Schiphol noodzakelijk. De publicatie van LVB-1 en de definitieve MER is al enkele malen uitgesteld, o.a. vanwege de Stikstof-discussie.

Ontwikkeling van Schiphol *na* 2020 ('LVB-2')
Op 5 juli 2019 heeft de minister aangekondigd dat Schiphol *na 2020* verder mag groeien dan het huidige plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen. In hoofdlijnen omvat het kabinetsbesluit:

- Er komt een nieuw plafond van *540.000*;
- Groei is pas mogelijk *nadat* er hinderbeperking is gerealiseerd;
- Jaarlijks wordt een groei*tranche* vastgesteld op basis van de bereikte hinderbeperking in het voorafgaande jaar; de luchtvaartsector moet elke groeistap dus verdienen;
- Er komen minder *nacht*vluchten.

Om e.e.a. wettelijk te borgen moet er weer een nieuw LVB worden vastgesteld ('LVB-2'). Vanwege de Coronacrisis is het LVB-2 (en dus groei boven 500.000) voorlopig nog niet aan de orde (schatting pas na 2023).
Met dit uitstel van ophoging van het plafond, en met minder nachtvluchten en het beleid 'groei pas na hinderbeperkende maatregelen' sluit de minister goed aan op de uitgangspunten die door de gemeenten en provincies in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) zijn geformuleerd. De randvoorwaarden en invulling van de methodiek voor het bepalen van de bereikte hinderbeperking (en dus de groeimogelijkheid) zijn nog niet bekend en worden uitgewerkt door het ministerie. Het toestaan van verdere groei is vooral een politieke keuze, waarbij geluidhinder, veiligheid en economisch belang goed moeten worden afgewogen. Het lijkt er op dat *veiligheid* beperkender is voor groei, dan de milieugrenzen.

Luchtvaartnota 2020-2050
De Luchtvaartnota gaat over heel Nederland (dus niet alleen Schiphol) en blikt vooruit tot 2050. Het is de visie van het kabinet op de verdere ontwikkeling van de luchtvaart in ons land, met een afweging tussen economie, milieuaspecten, geluidhinder en veiligheid.
De Ontwerp Luchtvaartnota is op 15 mei 2020 gepubliceerd en heeft van 29 mei tot en met donderdag 9 juli 2020 ter inzage gelegen.
De Luchtvaartnota 2020-2050 is inmiddels door het kabinet vastgesteld en in de Staatscourant van 23 november bekendgemaakt. De Luchtvaartnota en de achtergronddocumentatie kunnen gedownload worden via www.platformparticipatie.nl/luchtvaartnota.

De Luchtruimherziening
Parallel aan de Luchtvaartnota is het Rijk in internationaal verband bezig met een studie naar de mogelijkheden om andere (efficiëntere) routes te vliegen. *Vanaf circa 2023* is een

herziening van de vliegroutes in het luchtruim boven Europa mogelijk. Men wil routes 'rechter trekken' vanwege besparing van brandstof en tijd. Een belangrijk doel is ook om vliegtuigen hoger te laten vliegen, waardoor minder geluidhinder ontstaat. Ook wordt de mogelijkheid bekeken van vaste naderingsroutes, waarbij vliegtuigen in smalle corridors vliegen in plaats van verspreid. Dit kan leiden tot een verschuiving en concentratie van geluidhinder, met als uitgangspunt verminderen van geluidhinder.
Intentie van de Luchtruimherziening is om het afwijken van vliegroutes pas toe te staan boven 1800 meter, dat ligt nu op 900 meter. In de toekomst moet dit leiden tot strikter volgen van de routes, die immers ontworpen zijn met het oog op vermijden van grote woonkernen.
Er zal vermoedelijk meer ruimte komen voor passagiersvliegtuigen boven Brabant, waar nu nog een deel van het luchtruim alleen toegankelijk is voor de luchtmacht. Als deze ruimte ook gebruikt kan gaan worden voor verkeersvliegtuigen is het mogelijk om een zgn. 'Vierde Fix' te maken: een aanvliegroute naar Schiphol vanaf het Zuidoosten. Dit kan flinke consequenties hebben voor het patroon van aanvliegroutes en dus voor geluidhinder op de grond.

Stappen Luchtruimherziening:

- De BRS en een aantal gemeenten hebben dit voorjaar zienswijzen ingediend bij de De Notitie Reikwijdte en Detailniveau;
- De PlanMER en Ontwerp-Luchtruimherziening met daarin een concept voorkeursbesluit voor de *hoofdstructuur* verschijnen vermoedelijk begin 2021. De hoofdstructuur gaat *niet* over vliegroutes, maar over keuzes, zoals openstellen 4^{e} Fix, afspraken met EU, tot welke hoogte geldt geluidhinder als maatgevend etc.
- De minister is voornemens om in 2021 een definitief voorkeursbesluit vast te stellen.
- Pas na 2021 wordt duidelijk hoe eventuele routewijzigingen er uit gaan zien.

Stikstofproblematiek (PAS)
De commissie Remkes heeft vastgesteld dat alle uitstoot door de luchtvaart in het Nederlandse luchtruim moet worden meegeteld (tot nu toe was dat alleen uitstoot beneden 900 meter). Op de nieuwe manier berekend is de luchtvaart ongeveer verantwoordelijk voor 1% van de stikstofdepositie.
In 2019 bleek dat Schiphol geen vergunning voor stikstof uitstoot heeft in het kader van de Wet natuurbescherming. Schiphol moet daarom een vergunningaanvraag doen bij het Rijk voor de *grondoperatie*. Dat is nodig vanwege o.a. de stikstof die vrijkomt bij het taxiën en parkeren aan de gate, en hoort daardoor bij de *Omgevingsvergunning* van de luchthaven zelf. De stikstof uitstoot vanaf de start hoort niet meer bij de grondoperatie, maar bij de vluchtbewegingen zoals vastgelegd in het LVB.
In het LVB 2003 is niets vastgelegd over een stikstofplafond behorend bij het *totaal* aan vliegbewegingen. Het vastleggen van een hoger aantal vliegtuigbewegingen dan in het oude LVB, betekent echter automatisch een verhoging van de toegestane stikstof uitstoot en moet dus ook getoetst worden voor de grondoperatie (Omgevingsvergunning). Indien die vergunning daarvoor tekort schiet moet dan compensatie of ontheffing voor stikstof geregeld worden.

(Ultra) fijnstof
Het RIVM heeft onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten van ultra fijnstof (UFS) rond Schiphol. Het blijkt dat er verhoogde concentraties worden gemeten in de nabijheid van Schiphol, en dat dit ook effecten heeft op de gezondheid van omwonenden. De effecten zijn groter aan de 'lijzijde' van de luchthaven en naarmate je dichterbij woont. Het RIVM doet nu verder onderzoek naar de effecten van langdurige blootstelling.

Luchtvaart en CO2 (klimaat)
De Luchtvaart valt niet onder het klimaatakkoord (evenals de zeescheepvaart). Toch wil de sector een bijdrage leveren aan de klimaatdoelen en heeft daartoe een plan opgesteld voor een Nederlandse bijdrage. Het *Ontwerp akkoord van de luchtvaartsector voor klimaat* noemt de volgende doelen: 2 % CO2 reductie per jaar; CO2 neutrale groei vanaf 2020, 50% reductie in 2050 t.o.v. 2005 (onder voorbehoud van consensus in ICAO-verband), gebruik hernieuwbare brandstof 14 % in 2030, Zero-emissie grond-operatie in 2030.
Het sectorakkoord is overigens weinig concreet; niet wordt aangegeven hoe e.e.a. gerealiseerd gaat worden en door wie. Het kabinet zet voorlopig in op prijsbeleid om te zorgen voor een bijdrage van de sector aan klimaatdoelen. Een tickettax in EU verband is niet op korte termijn te verwachten.

Ontwikkeling Lelystad Airport
De opening van vliegveld Lelystad is opnieuw uitgesteld, tot *november 2021*. Oorzaak is de crisis in de luchtvaart en de Stikstofproblematiek.
Het is de bedoeling dat Lelystad vooral vakantievluchten gaat accommoderen. Men start met 5.000 vluchten per jaar en bouwt dat langzaam op. De bedoeling is dat airlines hun slots voor vakantieverkeer op Schiphol teruggeven aan de slotcoördinator en zodoende ruimte maken voor *zakelijk* vliegverkeer op Schiphol ('selectiviteitsbeleid'). De Tweede Kamer heeft dat als voorwaarde gesteld. De minister heeft daartoe een zgn. '*verkeersverdelingsregel'* gemaakt. Deze is na veel soebatten geaccordeerd door de EU (die wil juist vrije marktwerking).

Onderzoek naar hinderbeperkende maatregelen vanuit de ORS
Los van het Programma Hinderbeperking van Schiphol, voert de Omgevingsraad Schiphol (ORS) jaarlijks onderzoeken uit die moeten leiden tot hinderbeperking. Het laaghangend fruit is inmiddels geplukt, de meest voor de hand liggende maatregelen zijn de afgelopen jaren uitgevoerd. De meeste routeverleggingen leiden tot verschuiving van de hinder en maar weinig tot vermindering, omdat de meeste routes al optimaal liggen.
Momenteel lopen werkgroepen die zich richten op hinderbeperking door de nachtvluchten naar de Zwanenburgbaan zuidzijde en starts vanaf de Aalsmeerbaan.

Aanvullingsregeling geluid t.b.v. de Omgevingswet
Het Rijk is voornemens om de berekeningsmethode voor cumulatie van diverse geluidbronnen aan te scherpen. De bedoeling is het zwaarder meewegen van vliegtuiglawaai, met als gevolg een slechtere classificering van het woonklimaat. Dit kan gevolgen hebben voor woningbouw-plannen. De BRS heeft hierover met de minister overlegd. Afgesproken is dat alle betrokken overheden een gezamenlijke brede impactanalyse doen, alvorens de regeling definitief in werking treedt.

Wat is er aan achtergrond documentatie?
De afgelopen tijd zijn er veel onderzoeken gedaan en heeft ook een participatieproces plaatsgevonden. De resultaten zijn o.a. te vinden op de volgende websites:
Brede Maatschappelijke Consultatie: www.omgevingsraadschiphol.nl
Luchtvaartnota en Luchtruimherziening: https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/
De concept-MER van Schiphol: https://nieuws.schiphol.nl/concept-mer-schiphol-beschikbaar/

Overige info over Schiphol:
http://www.bezoekbas.nl/
https://www.lvnl.nl/omgeving/baangebruik
http://noiselab.casper.aero/ams/#page=actual
https://flighttracking.casper.aero/ams/
https://www.rivm.nl/nieuws/ultrafijn-stof-rondom-schiphol-heeft-effect-op-gezondheid
https://www.rli.nl/nieuws/2019/publicatie-advies-luchtvaartbeleid-een-nieuwe-aanvliegroute

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Schiphol Group
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

Bestuurlijke Regie Schiphol
Uw contactpersoon
mw. S. Willemsen
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654
willemsens@noord-holland.nl

Verzenddatum
27 oktober 2020

Kenmerk
1514462/1514473

Uw kenmerk

Betreft: BRS reactie op het hinderreductieplan van Schiphol

Geachte heer Benschop,

In haar brief van 5 juli 2019 over de ontwikkeling van Schiphol na 2020 heeft de minister van IenW de sector opdracht gegeven een Uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen. In maart van dit jaar heeft u via de website "Minder hinder Schiphol" uw plan ter consultatie aangeboden met de mogelijkheid voor een ieder daarop te reageren.

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van de vier provincies en 56 gemeenten in de omgeving van Schiphol. Vanuit onze gedeelde verantwoordelijkheid voor een leefbare woon- en werkomgeving hebben wij een aantal uitgangspunten geformuleerd waaraan het toekomstig beleid voor luchtvaart en de ontwikkeling van Schiphol wat ons betreft dient te voldoen.

Wij hebben dan ook met belangstelling kennis genomen van het Uitvoeringsplan hinderreductie en maken graag gebruik van de mogelijkheid hierop een reactie te geven.

Allereerst willen we u complimenteren met de toegankelijke wijze waarop u het plan hebt gepresenteerd en de open houding waarmee u het gesprek met de omgeving en ons als BRS bent aangegaan. Wij waarderen dat zeer.

De BRS benadrukt altijd het belang van een integrale afweging. Dit plan draagt er aan bij om de effecten van maatregelen in hun onderlinge samenhang te beschouwen, per deelgebied, maar ook voor de regio als geheel.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Wij constateren dat u het Uitvoeringsplan hinderreductie hoe dan ook wil uitvoeren en dat dit los staat van een eventueel besluit van de Minister over verdere groei van Schiphol. Dit ondersteunen wij van harte.

Tegelijkertijd zijn er wat ons betreft ook een aantal zorgen en aandachtspunten. In aanvulling op ons goede gesprek op 1 oktober jl. geven wij u die hieronder nogmaals mee. Wij blijven graag met u in gesprek over de verdere vervolgstappen die u gaat zetten ter uitvoering van het plan.

Algemene uitgangspunten BRS bij hinderbeperkende maatregelen

Als het gaat om hinder en hinderreductie hebben wij als BRS drie belangrijke uitgangspunten geformuleerd:

- Iedereen moet er op vooruit gaan;
- De maatregelen uit het Uitvoeringsplan hinderreductie moeten in samenhang worden beoordeeld;
- De BRS wil geen sturing meer via de per saldo benadering op basis van berekende hinder zoals dat nu gangbaar is.

Aandachtspunten bij het Hinderreductieplan
Gegeven bovengenoemde uitgangspunten hebben wij het Hinderreductieplan vooral beoordeeld op de effecten van het *totale* pakket aan maatregelen. Daarbij moet het streven zijn dat alle gebieden, onder alle banen (incl. de Oostbaan) er in meer of mindere mate op vooruit gaan. Aandachtspunten vanuit dit perspectief zijn:

Maatregelen die op korte termijn winst zouden kunnen opleveren
De BRS vindt dat de hinder omlaag moet. Daarbij noemen wij een aantal specifieke zaken waar volgens de BRS op korte termijn, of relatief makkelijk, grote winst te behalen is voor alle gebieden rondom Schiphol:

- Nachtvluchten worden door onze inwoners als zeer hinderlijk ervaren. Wij zien graag dat u zich inspant om het aantal nachtvluchten op korte termijn zoveel mogelijk te reduceren. Waarbij wij wel aandacht vragen voor mogelijke ongewenste secundaire effecten die daarbij zouden kunnen optreden; zowel vanuit het perspectief van hinder als vanuit economisch perspectief.
- De horizontale segmenten tijdens de eindnadering (op 2000 voet) worden door onze inwoners als hinderlijk en overbodig ervaren. Wij vragen u te bevorderen dat de mogelijkheden -die er al zijn- om glijvluchten uit te voeren zo veel mogelijk worden benut.
- De uitvliegroutes zijn zo getekend dat zij zo min mogelijk over de drukst bewoonde gebieden lopen. Echter, boven de 3000 voet mag de LVNL toestellen van de routes halen, waardoor deze toch regelmatig over woongebieden vliegen.

Ook boven de 3000 voet zorgt vliegtuiggeluid voor hinder. Wij bepleiten een verhoging van deze ondergrens zodat de LVNL toestellen langer op de route laat vliegen.

Gevolgen NHHS
Aan de Alderstafel is afgesproken dat Schiphol mag groeien naar 500.000 vliegbewegingen en dat de LVNL het Nieuwe Normen en Handhaving Stelsel (NNHS) moet toepassen. Het feit dat het NNHS nog steeds niet in wet- en regelgeving is verankerd baart ons zorgen. Met het oog op de rechtszekerheid van onze inwoners zien wij graag dat dit zo spoedig mogelijk gebeurt. Hoewel wij de uitgangspunten van het NNHS onderschrijven, plaatsen wij vanuit het perspectief van hinder en hinderbeleving daarbij graag twee kanttekeningen.
De eerste kanttekening is dat bij een groei van het verkeer boven de 470.000 bewegingen de gebieden ten zuidoosten van Schiphol in toenemende mate zwaarder belast worden, zowel voor wat betreft het aantal vluchten als voor wat betreft het aantal uren dat de secundaire banen in gebruik zijn. Wij verzoeken u daarom expliciet aan te geven welke garantie u kunt geven dat de hinder in deze Zuidoosthoek af zal nemen. Wij vragen u daarbij ook om inzichtelijk te maken of er wat u betreft aanpassingen aan het NNHS mogelijk zijn die kunnen leiden tot het ontzien van het zogenaamde "binnengebied" van Schiphol.

De tweede kanttekening betreft de inzet van de primaire banen. Het NNHS gaat uit van het zoveel mogelijk inzetten van de primaire banen. De BRS onderschrijft dit uitgangspunt. Maar de BRS constateert ook dat bij het nog intensiever inzetten van de primaire banen een totaal gebrek aan rustmomenten ontstaat voor de bewoners in het verlengde van deze banen. Momenten van rust die hard nodig zijn om mensen te laten herstellen van een vrijwel continue belasting. Contacten die wij hebben met onze inwoners leren ons dat rustmomenten in toenemende mate bepalend zijn voor de hinderbeleving; misschien nog wel meer dan de jaargemiddelde geluidbelasting. Voor dit dilemma vragen wij uw aandacht. Wij komen daar later in deze brief nog op terug.

Wijzigingen in het luchtruim
Door de Luchtruimherziening gaan aanzienlijke wijzigingen in routes plaatsvinden die grote gevolgen kunnen hebben voor de hinder op de grond. De BRS ziet zeker kansen, maar herkent ook maatregelen die op specifieke locaties juist voor een verzwaring van de hinder kunnen leiden. Concreet noemen we de vaste naderingsroutes, de toekomstige "vierde fix" en de mogelijke herpositionering van de drie "initial approach fixes (waaronder RIVER en ARTIP) die zowel kansen als bedreigingen vormen. De BRS vraagt aandacht voor het belang van een goede onderlinge afstemming tussen het Uitvoeringsplan hinderreductie en de wijzigingen die in het luchtruim gaan plaatsvinden.

Aandachtspunten voor monitoring en effectbepaling van het Hinderreductieplan

De BRS ziet graag dat u de te verwachten effecten van de hinderbeperkende maatregelen kwantificeert, zodat vooraf duidelijk is waar de hinderreductie (en ook in welke mate) zal neerslaan. Ook roept de BRS op om de uitvoering van de maatregelen te monitoren, te controleren of het voorspelde effect ook daadwerkelijk optreedt, en te onderzoeken of er geen ongewenste neveneffecten zijn. Specifiek vragen wij daarbij aandacht voor onderstaande kwesties:

Weging van factoren
U heeft als Schiphol en LVNL met veel partijen te maken en moet constant een afweging maken welke belangen het zwaarst wegen. Veiligheid, Efficiency en Milieu (VEM) zijn voor de LVNL leidend bij het doorvoeren van maatregelen. Leefomgeving is als criterium onderdeel van Milieu, maar de factoren in die categorie zijn soms tegenstrijdig. Dat maakt de afweging van de effecten op de leefomgeving minder transparant. Wij pleiten daarom voor een aparte categorie leefbaarheid. Daarnaast zien wij graag meer transparantie ten aanzien van de weging van de verschillende factoren ten opzichte van elkaar. Wat de BRS betreft mogen leefbaarheid en milieu niet minder zwaar wegen dan efficiency. Inwoners signaleren dat -in deze tijd van relatieve ruimte in de lucht- vliegtuigen regelmatig van hun geëigende pad afwijken (waarschijnlijk uit overwegingen van efficiency) en daardoor juist over woonkernen vliegen. Dit doet vermoeden dat de LVNL efficiency hoger prioriteert dan leefbaarheid.

Effectbepaling
De BRS wil af van sturing via de per saldo benadering van het aantal berekende ernstig gehinderden volgens de huidige methodiek. De huidige methodiek heeft twee grote nadelen die maken dat die eigenlijk niet geschikt is om de effecten van maatregelen goed te kunnen bepalen. In de eerste plaats is dat het feit dat in de huidige systematiek woningbouw na 2005 niet meetelt. In de tweede plaats sluit de jaargemiddelde geluidsbelasting niet aan bij de beleving van hinder. Er zijn andere aspecten die meer van belang zijn, zoals het aantal rustmomenten, de hoogte van de piekbelasting, het tijdstip op de dag, etc.. De BRS wil naar een nieuwe "hindermaat". In onze zienswijze op de Ontwerp Luchtvaartnota hebben wij dit ook aan de minister kenbaar gemaakt en aangeboden hier graag over mee te willen denken. Vooruitlopend hierop gaan we graag met u in gesprek over de vraag hoe we de effecten van de maatregelen, afzonderlijk en in onderlinge samenhang, kunnen bepalen.

Monitoring en meten
In het verleden is wel eens gebleken dat maatregelen onvoorziene neveneffecten hadden. Als voorbeeld noemt de BRS de invoering van NADP-2, die als ongewenst en onvoorzien effect had dat vliegtuigen bij Leimuiden "uit de bocht vlogen" en daardoor veel dichter over de woonkern kwamen.

Zoals wel vaker tussen ons besproken: maatregelen kunnen en mogen mislukken. Wij zien graag een plan van aanpak voor de monitoring en screening van maatregelen op ongewenste effecten. Daarbij dient wat ons betreft aandacht te zijn voor meten als monitoringsinstrument. Ook bevelen wij aan om transparante criteria en procedures te ontwikkelen voor die gevallen waarbij besluitvorming over het eventueel terug draaien van maatregelen aan de orde zou zijn. Vanzelfsprekend denken wij hierover graag met u mee.

Aandachtspunten voor wat betreft fasering van maatregelen en zekerheidsstelling

De BRS heeft veel vragen over de fasering van maatregelen, de onderlinge afhankelijkheid en de wijze waarop de Sector de uitvoering van maatregelen borgt en zekerstelt. Concreet hebben wij de volgende zorgpunten:

Doorzettingsmacht Schiphol en LVNL

Wij constateren dat u als LVNL en Schiphol niet alle maatregelen zelf kunt uitvoeren. Er zijn maatregelen waarvoor u afhankelijk bent van externe factoren of externe partijen om tot een succesvolle realisatie van de maatregelen te komen. Wij vragen u om in het Hinderreductieplan deze afhankelijkheden te benoemen. Wij denken hierbij bijvoorbeeld aan de vrijheden van vliegmaatschappijen om buiten de LVNL om eigen keuzes te maken. Of aan internationale wet- en regelgeving die wellicht de invoering van bepaalde maatregelen belemmert. Maar het gaat ons hierbij ook nadrukkelijk om de vraag of er voldoende middelen en capaciteit zijn bij de LVNL om uitvoering te geven aan het Uitvoeringsplan hinderreductie. U mag dit overigens ook beschouwen als een oproep aan het Rijk om financieel bij te dragen aan een succesvolle uitvoering van het Hinderreductieplan mocht dit nodig zijn.

Fasering maatregelen

De BRS vindt dat iedereen erop vooruit moet gaan. Maar sommige maatregelen in het Uitvoeringsplan hinderreductie zorgen voor een verschuiving van hinder (bijvoorbeeld het intensiever gebruiken van de primaire banen en het concentreren van aanvliegroutes). Dat levert een dilemma op bij de uitvoering van het plan en de fasering van de maatregelen in de tijd. Wij vragen nadrukkelijk hiervoor uw aandacht.

Daarbij is wat ons betreft nog een extra zorgpunt dat in de huidige crisis als gevolg van covid-19 het aantal vluchten drastisch is verminderd. Wij verwachten dat dit van invloed is op de beleving van hinder. De kans is immers groot dat inwoners meer hinder gaan ervaren bij een lager aantal vliegtuigbewegingen dan voorheen, omdat men nu aan een relatieve rust gewend is geraakt.

Zekerheidsstelling
Als is gebleken dat het Uitvoeringsplan hinderreductie voor iedereen een vooruitgang betekent, verwacht de BRS dat dit plan volledig wordt uitgevoerd. Het is ons op dit moment echter niet helder wie (sector, minister) hierbij welke verantwoordelijkheid heeft en wie waarop kan worden aangesproken.

Tot slot,

U heeft bij meerdere gelegenheden bevestigd dat dit Uitvoeringsbesluit hinderreductie voor u los staat van een besluit van de minister over verdere groei van Schiphol. Toch blijft de relatie met het door de minister aangekondigde 'groeiverdienmodel' voor ons een belangrijk vraagteken.

In de eerste plaats hebben wij graag inzicht in de effecten van de maatregelen bij verdere groei van het aantal vluchten boven 500.000 vluchten per jaar. Komt er mogelijk een omslagpunt, waarbij maatregelen niet meer houdbaar zijn of geen effect meer zullen sorteren omdat deze effecten niet opwegen tegen de gevolgen van de verdere groei?

Daarnaast constateren wij dat een aantal maatregelen uit het Uitvoeringsplan hinderreductie in de Ontwerp-Luchtvaartnota genoemd worden als dé manier om groei te verdienen, zoals bijvoorbeeld het streven naar een stillere vloot. Wij willen graag vooraf duidelijkheid welke maatregelen uit het Uitvoeringsplan hinderreductie met het verdienen van groei in verband gebracht mogen worden. Waarbij wij ons kunnen voorstellen dat het eerder aan de minister is om deze vraag te beantwoorden dan aan u.

Tot slot verzoeken wij u ons te informeren hoe u onze en andere reacties in het definitieve plan verwerkt. Wij wensen u succes bij de verdere uitwerking en uitvoering. Wij willen u hierbij ook nadrukkelijk wijzen op het belang van een goede communicatie over het Uitvoeringsplan hinderreductie.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid verder met u mee te denken over bovenstaande onderwerpen en zetten wij onze gesprekken met u hierover graag voort.

Hoogachtend,

Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Kopie aan: minister van IenW
LVNL, dhr. Van Dorst

GEMEENTE
Kaag en Braassem

Bezoekadres
Westeinde 1, 2371 AS Roelofarendsveen

Postadres
Postbus 1, 2370 AA Roelofarendsveen

T: (071) 332 72 72
E: info@kaagenbraassem.nl
W: www.kaagenbraassem.nl

Amsterdam Airport Schiphol
T.a.v. CEO dhr. drs. D.A. Benschop
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

LVNL-Schiphol
T.a.v. CEO dhr. drs. M. van Dorst
Postbus 75200
1117 ZT Schiphol

Roelofarendsveen, 27 oktober 2020

Geachte heren,

Diverse malen hebben wij met u van gedachten gewisseld over het Programma Hinderreductie. Wij stellen het zeer op prijs dat u ruime aandacht besteedt aan het proces met de omgeving, waarbij uitleg wordt gegeven en aanvullingen kunnen worden gedaan. Dit alles is belangrijk voor het draagvlak voor de maatregelen die de luchtvaartsector van plan is te nemen.
Wij hechten er aan om onze opmerkingen ook schriftelijk aan u kenbaar te maken, omdat we de punten dan beter kunnen toelichten dan tijdens de digitale vergaderingen. Hieronder geven wij een aantal algemene opmerkingen, aangevuld met meer specifieke wensen. Dit in aanvulling op de visie van de BRS, die wij uiteraard delen.

Algemeen
Op het eerste gezicht hebben veel van de maatregelen ieder slechts een klein effect; het is moeilijk in te schatten wat het concreet betekent en hoe het totale effect zal uitpakken. Wij zouden graag zien dat het Programma meer detail-inzicht geeft in de afzonderlijke maatregelen, maar ook in de *samenhang*. Ook zou het goed zijn om de relaties met Luchtvaartnota en Luchtruimherziening te verduidelijken, omdat die een grote invloed kunnen hebben op vliegroutes en dus op de geluidhinder.
Wij adviseren ook om meer te doen aan verwachtingsmanagement om de omwonenden meer voeling te geven met het verwachte eindresultaat.
De effecten van de maatregelen in termen van Decibellen of tijdsduur van de hinder zijn voor ons niet inzichtelijk. Ook zou een indicatie van de haalbaarheid per maatregel welkom zijn.
Verder constateren wij dat er nogal wat maatregelen zijn met een waterbed-effect; circa 10 maatregelen zijn gericht op het intensiever gebruiken van de primaire banen ten gunste van de secundaire banen. De Kaagbaan wordt nu al zeer intensief gebruikt en dat zal door de maatregelen nog gaan toenemen. Hoe zit het dan met de zo gewenste uitbreiding van de rustmomenten?

Specifieke wensen m.b.t. hinderbeperking vanuit cluster Zuidwest
Als aanvulling op het Programma Hinderreductie willen wij de volgende zaken inbrengen:

- Wij pleiten er voor om prioriteit te geven aan de maatregelen die *overal* hinderbeperking geven. Wij verwachten dat dit sneller en meer hinderreductie kan opleveren dan de 'waterbed-maatregelen', waarover waarschijnlijk ook meer discussie zal zijn.
  Gezien de huidige crisis zien wij mogelijkheden om dergelijke maatregelen vroeger te nemen dan gepland. Te denken valt aan het vervroegd uitfaseren van lawaaiige toestellen, inperken van het nachtvluchtenregime, hoger aanvliegen en meer CDA's toepassen.
- Een belangrijke maatregel, het *hoger aanvliegen* staat pas ingepland vanaf 2023. Wij pleiten ervoor hier direct mee te starten, omdat ons inziens in het huidige extreem rustige luchtruim al eerder gewerkt kan worden met hoger aanvliegen en ook met overdag CDA's vliegen. In haar memo aan de ORS stelt LVNL dat er eerst vaste naderingsroutes getest moeten worden. Wij constateren dat een groot deel van de vluchten op de Kaagbaan (zeker afgelopen zomer) via RIVER aanvliegt, wat in feite al praktisch een vaste corridor is.
- Omdat er geen enkele maatregel is gericht op startend verkeer, pleiten wij voor extra maatregelen. Wij verzoeken met klem om het verminderen van de hinder door *nachtvluchten*. Dit is een belangrijke maatregel voor compensatie van de bewoners bij de primaire banen. Wij stellen voor om onderzoek te doen naar een *start*verbod in de nacht. Afhankelijk van de windrichting is dan beurtelings het gebied ten noorden of ten zuiden van Schiphol *geheel stil.* Dit lijkt ons effectiever voor hinderbeperking dan een quotum-maatregel; elk uur 1 vliegtuig kan immers al leiden tot een doorwaakte nacht.
  Er zijn veel argumenten die pleiten voor een dergelijke maatregel: starten maakt meer lawaai dan landen; startend verkeer is veel beter te timen dan landend; de nachtreizigers en personeel komen bijna allemaal met auto of taxi omdat er geen OV is (extra luchtvervuiling); het is voor slaapverstoring veel effectiever dan een volumemaatregel.
  Verreweg het grootste deel van de vroege starts bestaat uit vakantievluchten, die niet relevant zijn voor de hubfunctie. Daarnaast zorgen de vrachtvliegtuigen die 's nachts starten voor excessieve hinder, doordat dit veelal zwaar beladen vliegtuigen zijn van de oudere lawaaiige types.
- Een ander aandachtspunt bij starten is het opnieuw toetsen van de startprocedure NADP-2, in samenhang met de structurele horizontale deviatie van de SID-24 startroutes. E.e.a. zou herberekend moeten worden op basis van de werkelijkheidsgetrouwere DOC-29 rekenmethodiek, die hiervoor nog niet gebruikt is, voor zover wij weten. De toename van hinder op sommige locaties is o.i. onderschat.
- Ook stellen wij voor om nader onderzoek te doen naar de effecten van het strikter volgen van de startroutes *boven 3000 voet*, omdat daarboven veel wordt 'uitgewaaierd' met een grote spreiding van de overlast als gevolg. Dit is in feite vooruitlopen op het voorgestelde besluit om deze grens op te hogen naar *6.000* voet in de Luchtruimherziening. Als de hinderbeperkende effecten significant zijn kan de sector dit nu al als beleid hanteren, zolang het nog niet in het LVB is vastgelegd. Onder het motto 'Niet alles wat mag, moet worden toegestaan'.

- Veel maatregelen zijn gericht op het intensiever gebruiken van de Kaagbaan en leiden dus tot nog meer hinder voor cluster Zuidwest. Wij vragen om een maatregel om meer *rustmomenten* te creëren, omdat dat belangrijk is voor de gezondheid van onze bewoners. Weliswaar zijn de piekniveau's in onze regio meestal lager dan in het binnengebied, maar de lange tijdsduur van hinder is onder de primaire banen een groot knelpunt.

Met deze aanvullingen hopen wij een bruikbare bijdrage te leveren aan het verminderen van de hinder van het vliegverkeer. Graag gaan wij nader met u in gesprek om het een en ander verder te bespreken in de loop van het proces.

Hoogachtend, mede namens mijn collega bestuurders van cluster Zuidwest*

Mr. K.M. van der Velde-Menting
Burgemeester Kaag en Braassem
In casu Voorzitter Bestuurlijk Vooroverleg Schiphol cluster Zuidwest
Postbus 1 2370 AA Roelofarendsveen

* **Het Bestuurlijk Vooroverleg Schiphol cluster ZW** bestaat uit de gemeenten Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Oegstgeest en Teylingen.

c.c.
Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Minister mw. Drs. C. Van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag