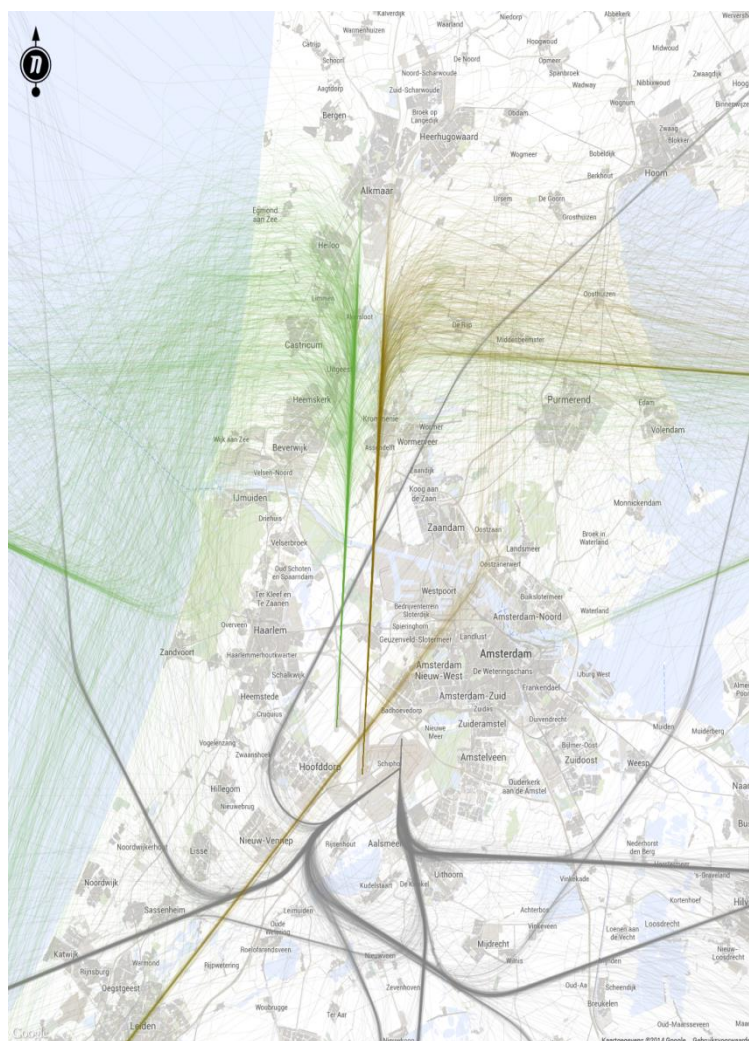


Vliegverkeer Schiphol boven regio IJmond- Alkmaar

Bestuurlijke Agenda Cluster IJmond – Alkmaar
2016-2020



Figuur uit: BezoekBas.nl

Datum 30 november 2015

Deze notitie is vastgesteld door de portefeuillehouders Schiphol van de gemeenten in de cluster IJmond-Alkmaar: Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Bergen en Alkmaar.

Contactpersonen Omgevingsdienst IJmond: Hans Olsthoorn en Bart van de Bovenkamp

INHOUD

Inhoud	3
Samenvatting	5
1. Inleiding	7
1.1 Van strategische nota naar Bestuurlijke Agenda	7
1.2 Doelstelling	7
1.3 Afbakening en inhoud Bestuurlijke Agenda	8
1.4 Basisinformatie	8
2. huidige stand van zaken	9
2.1 Korte evaluatie strategische nota 2013	9
2.2 Evaluatie convenant hinderbeperking Alderstafel	9
2.3 Wet- en regelgeving	10
2.4 Verwachtingen voor de toekomst	11
3. Geluidshinder	13
3.1 Uitbannen lawaaiige vliegtuigen	13
3.2 Stillere vliegtuigen	15
3.3 Minder nachtelijk vlieghinder	17
3.4 Aanvliegen en uitvliegen	19
3.5 Hinderbeleving	22
4. Veiligheid	23
5. Luchtverontreiniging	25
5.1 Ultrafijnstof	25
5.2 Overige luchtverontreiniging	25
6. Wonen en vliegen	27
7. verdere groei luchtverkeer	28
7.1 Lelystad	28
7.2 Groei na 500.000 vliegbewegingen	29
7.3 Criteria voor gelijkwaardigheid	29
8. Communicatie met inwoners	31
8.1 Communicatie met inwoners	31
9. Uitvoering	33

9.1	Beïnvloedingsmogelijkheden	33
9.2	Omgevingsraad Schiphol en overlegstructuur	33
9.3	Samenwerking	35
9.4	Organisatie uitvoering en financiering	37
10.	Bijlagen	38
10.1	Bijlage: Enkele publicaties over slaapverstoring door (vliegtuig)geluid	38
10.2	Banenstelsel	39
10.3	Glijvluchten – CDA-vliegen	40
10.4	Metten en rekenen	42
10.5	Overzicht hinderbeperkende maatregelen	43

SAMENVATTING

De groei van het vliegverkeer op Schiphol zal ook de komende jaren doorgaan. Dat is een nationaal belang. De gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Bergen en Alkmaar (regio IJmond-Alkmaar) onderschrijven dat belang. Tot 2020 zijn hierover, aan de Alderstafel, afspraken gemaakt. Het handhaven van de mainportstatus van Schiphol wordt vanuit bestuurlijk-politiek oogpunt van strategisch belang gezien voor het economische vestigingsklimaat van ons land, de concurrentiekracht van de Randstad op internationaal niveau (Bron: SEO) en voor de werkgelegenheid, ook in de regio IJmond-Alkmaar. De hinderbeperking is vooral een regionaal belang. Daarvoor maken de gemeenten in de regio IJmond-Alkmaar zich eveneens sterk.

Het advies van de Alderstafel over de middellange termijn ontwikkeling van Schiphol stelt dat sprake moet zijn van een evenwichtige afweging tussen deze twee belangen: de milieuhinder en de groei van Schiphol. Het advies van de Alderstafel is in 2008 door een grote Kamermeerderheid vastgesteld en geldt sindsdien als richtsnoer voor het uit te voeren beleid. De gemeenten in de nabijheid van Schiphol wordt gevraagd om mee te denken over de uitvoering van het beleid. Dit vormt het kader voor onze Bestuurlijke Agenda "Vliegverkeer Schiphol Regio IJmond-Alkmaar". Deze Bestuurlijke Agenda is de opvolger van de Strategische Nota uit 2013. De naamgeving is gewijzigd omdat de term Bestuurlijke Agenda beter aangeeft dat er geen sprake is van de ontwikkeling van eigen beleid, maar van het beïnvloeden van de uitvoering van vastgesteld nationaal beleid.

De Bestuurlijke Agenda heeft tot doel:

- inzicht te geven in de recente ontwikkelingen
- inzicht te geven in de thema's waar ruimte is voor (bestuurlijke) beïnvloeding om van daaruit initiatieven te benoemen die relevant zijn voor onze eigen regio. Doel is minder hinder, meer veiligheid en een schone lucht. Bij de uitvoering van de Bestuurlijke Agenda is het van groot belang om aan te sluiten of aansluiting te zoeken bij de agenda's van gelijkgestemde partijen.

De Bestuurlijke Agenda Schiphol richt zich vooral op punten die niet expliciet in het Aldersakkoord staan vermeld. Uitzondering hierop zijn: (1) "Lelystad" in verband met het grote belang van het uitplaatsen van niet-mainport gebonden vliegverkeer. (2) De criteria voor gelijkwaardigheid en hoe om te gaan met de verdeling van de te boeken milieuwinst door verdere hinderbeperking voor de groei van Schiphol. De Bestuurlijke Agenda beschrijft de ontwikkelingen, kansen en knelpunten, het krachtenveld, beleid en regelgeving. Daaruit wordt afgeleid de bestuurlijke inzet en de actiepunten. Naast geluidshinder krijgen aandacht: veiligheid, luchtverontreiniging, wonen en vliegen en de communicatie met bewoners.

De punten uit de Bestuurlijke Agenda worden in samenwerking met andere partijen in de omgevingsraad aangekaart. Samenwerking met gelijkgestemde partijen met dezelfde belangen is onontbeerlijk. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het overleg rond de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol en Haarlemmermeer (SMASH) worden eveneens betrokken bij het realiseren van de Bestuurlijke Agenda.

De fasering van de uitvoering van actiepunten wordt mede bepaald door de actualiteit en het draagvlak bij andere partijen (zie tabel). Jaarlijks vindt een korte evaluatie plaats en wordt bekeken of de Bestuurlijke Agenda actualisatie behoeft.

Onderwerp	Bestuurlijke inzet
Uitbannen lawaaiige vliegtuigen	"Volgen" met als doel zicht houden op het zo snel mogelijk verder terugbrengen en uitbannen van de vliegtuigen uit de onderkant van hoofdstuk 3 en de daarop volgende grootste bronnen van lawaai.
Stillere vliegtuigen	"Volgen" met als doel de ontwikkeling in de richting van stillere en schonere luchtvaart nauwlettend te blijven volgen om zo als er kansen ontstaan deze in de Omgevingsraad Schiphol in te brengen.
Minder nachtelijk vlieghinder	"Eigen Initiatief" met als doel het verder terugbrengen van het aantal nachtvluchten die een directe relatie hebben met de mainportfunctie van Schiphol en het terugbrengen van de hinder ten gevolge van nachtvluchten.
Aanvliegen en uitvliegen	"Eigen Initiatief" met als doel het zoveel mogelijk kanaliseren van de aanvliegroutes boven dunbevolkt gebied en zo hoog en zoveel mogelijk aanvliegen boven zee in plaats van het duingebied.
Veiligheid	"Eigen Initiatief" met als doel een adequaat inzicht houden bij veiligheidsincidenten, bij het aanvliegen en uitvliegen boven het grondgebied van IJmond-Alkmaar.
Hinderbeleving	"Eigen Initiatief" met als doel hinderbeleving een volwaardige plaats te geven in het bepalen van de toelaatbare hinder.
Ultrafijnstof	"Volgen" met als doel duidelijkheid krijgen in de gezondheidseffecten van de luchtvaart in de gehele regio IJmond-Alkmaar. Meer algemeen gesproken gezondheid onderdeel laten uitmaken van de discussie over de groei van Schiphol.
Groei na 500.000 vliegbewegingen	"Eigen verantwoordelijkheid" met als doel inzetten op geen hinderverplaatsing naar bestaand bewoond gebied ten gevolge van nieuw te bouwen woningen en bestuurlijke borging van dit standpunt.
Criteria voor gelijkwaardigheid	"Volgen" met als doel dat wij onder de aandacht houden dat de afspraken uit het Aldersakkoord van 2008 worden nagekomen: uitplaatsing van niet-mainport gebonden vliegverkeer naar Lelystad (en Eindhoven).
Communicatie met inwoners	"Eigen initiatief": met als doel heldere communicatie met de eigen inwoners en het scheppen van de juiste verwachtingen over de mogelijkheden en verantwoordelijkheden om de uitvoering van het vastgestelde nationale beleid te beïnvloeden en te informeren over onze Bestuurlijke Agenda en bestuurlijke inzet.

1. INLEIDING

1.1 Van strategische nota naar Bestuurlijke Agenda

De groei van het vliegverkeer op Schiphol zal ook de komende jaren doorgaan. Dat is een nationaal belang. De gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum en Alkmaar (regio IJmond-Alkmaar) onderschrijven dat belang. Het handhaven van de mainportstatus van Schiphol wordt vanuit bestuurlijk-politiek oogpunt van strategisch belang gezien voor het economische vestigingsklimaat van ons land en de concurrentiekracht van de Randstad op internationaal niveau (Bron: SEO). De werkgelegenheid in de regio IJmond-Alkmaar is er ook mee gediend. De hinderbeperking is vooral een regionaal belang. Daarvoor maken de gemeenten in de regio IJmond-Alkmaar zich eveneens sterk. Vanuit mondiaal oogpunt is er ook de wens voor CO₂-reductie waaraan ook de burgerluchtvaart haar bijdrage dient te leveren. Luchthaven Schiphol en haar vliegverkeer zijn grote emittenten van CO₂¹.

Het groeiplafond van Schiphol van 500.000 vliegbewegingen is in zicht en daarmee ook de maximale geluidsbelasting in de Schipholregio. Daarboven kan mogelijk winst worden geboekt. Het Aldersakkoord stelt dat de milieuwinst op hinderbeperking boven de 500.000 vliegbewegingen voor de helft mag toekomen aan de luchtvaart en voor de helft aan hinderbeperking. Per saldo wordt het dan volgens de berekeningen stiller, terwijl de vliegbewegingen toenemen.

Het advies van de Alderstafel over de middellange termijn ontwikkeling van Schiphol stelt dat sprake moet zijn van een evenwichtige afweging tussen deze twee belangen; de milieuhinder en de groei van Schiphol. Het advies van de Alderstafel is in 2008 door een grote Kamermeerderheid vastgesteld en geldt sindsdien als richtsnoer voor het uit te voeren beleid. De gemeenten in de nabijheid van Schiphol wordt gevraagd om mee te denken over de uitvoering van het beleid. Dit vormt het kader voor onze Bestuurlijke Agenda "vliegverkeer Schiphol". Deze Bestuurlijke Agenda is de opvolger van de Strategische Nota uit 2013². De naamgeving is gewijzigd omdat met de term Bestuurlijke Agenda beter aangeeft dat er geen sprake is van de ontwikkeling van eigen beleid, maar van het beïnvloeden van de uitvoering van vastgesteld nationaal beleid.

1.2 Doelstelling

De Bestuurlijke Agenda heeft tot doel om:

- inzicht te geven in de recente ontwikkelingen in de luchtvaart en Schiphol in het bijzonder;
- inzicht te geven op de thema's waar ruimte is voor (bestuurlijke) beïnvloeding en vandaaruit initiatieven te benoemen die relevant zijn voor onze eigen regio. Doel is minder hinder, meer veiligheid en een schone lucht in de regio IJmond-Alkmaar. Actuele ontwikkelingen en nieuwe inzichten kunnen de ruimte bieden om onze eigen punten in te brengen. Maar ook langs andere weg

¹ Schiphol Lean and Mean; Luchtvaartvisie Stichting Natuur & Milieu (2009)

² De strategische nota 2013 is destijds opgesteld in opdracht van de gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Castricum.

willen we kijken hoe we de actiepunten uit onze Bestuurlijke Agenda Schiphol tot uitvoering kunnen brengen. Daarbij is het van groot belang om aan te sluiten of aansluiting te zoeken bij de agenda's van gelijkgestemde partijen.

1.3 Afbakening en inhoud Bestuurlijke Agenda

Afbakening

De Bestuurlijke Agenda Schiphol richt zich vooral op punten die niet expliciet in het Aldersakkoord staan vermeld. Er komen dus geen Aldersafspraken in de agenda als te realiseren actiepunten, omdat daar al in breder verband aan wordt gewerkt. Een overzicht van de hinderbeperkende maatregelen staat in de bijlage X. De agenda is dus aanvullend op het Aldersakkoord. Uitzondering hierop zijn: (1) "Lelystad" in verband met het grote belang van het uitplaatsen van niet-mainport gebonden vliegverkeer. (2) De criteria voor gelijkwaardigheid en hoe om te gaan met de verdeling van de te boeken milieuwinst door verdere hinderbeperking voor de groei van Schiphol. De economische betekenis van Schiphol en de noodzaak van CO₂-reductie komen alleen aan de orde als deze direct relatie hebben met een in te dienen voorstel voor hinderbeperking. De Bestuurlijke Agenda beschrijft de ontwikkelingen, kansen en knelpunten, het krachtenveld, beleid en regelgeving. Daaruit wordt de bestuurlijke inzet en worden de actiepunten geformuleerd.

Voor de bestuurlijke inzet gelden drie niveaus:

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

Geen speciale aandacht wordt besteed aan de onderwerpen die specifiek lokaal rond Schiphol spelen zoals "grondgeluid", "idle reverse thrust", "tweede tranche leefomgevingskwaliteit" mits er geen relatie wordt gelegd met het buitengebied.

1.4 Basisinformatie

Het luchtvaartdossier is heel complex: marktontwikkelingen op wereldschaal, technische aspecten van vliegtuigen, de wens voor substantiële CO₂-reductie, de logistiek van een luchthaven, steeds strenger wordende veiligheidseisen, beleid voor hinderbeperking voor de omgeving grijpen op elkaar in. De ontwikkelingen gaan in een rap tempo door; hoe de luchtvaart er over 25 jaar precies uit ziet is moeilijk te zeggen. In hoofdstuk 2 is een korte schets gegeven van de wet- en regelgeving als basisinformatie voor de mogelijkheden van voorstellen voor hinderbeperking.

2. HUIDIGE STAND VAN ZAKEN

2.1 Korte evaluatie strategische nota 2013

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 langs de weg van het overleg aan de Alderstafel (zie par. 2.2). Belangrijke tegenvaller is het vertraagd invoeren van de glijvluchten Continuous Descent Approaches (CDA's) in de vroege avond. De experimenten rond de implementatie van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel zijn gerealiseerd maar hebben 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). Inmiddels is gebleken dat hierin geen ruimte meer is voor verdere verbeteringen. In de nota stond ook het actiepunt over de toepassing van een gebiedsafhankelijke hindercomponent. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat vlieghinder boven landelijk gebied als hinderlijker wordt ervaren dan boven stedelijk gebied (lawaai door achtergrondgeluid is daar veel hoger). De vlieghindervermindering richt zich in het Aldersakkoord nu juist op vliegen boven dunbevolkt gebied. Daarom kon het toepassen van een gebiedsafhankelijke hindercomponent geen draagvlak vinden bij andere betrokkenen. Om deze reden is besloten niet langer in te zetten op dit onderwerp.

2.2 Evaluatie convenant hinderbeperking Alderstafel

In 2008 hebben partijen aan de Alderstafel afgesproken dat het aantal vliegtuigbewegingen tot en met 2020 mag groeien naar jaarlijks 510.000. Om de hinder van het vliegverkeer voor omwonenden te beperken is in het convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn een pakket maatregelen afgesproken dat beoogt de hinder voor de omgeving, gegeven de groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen, zoveel mogelijk te beperken. In de periode t/m 2012 zijn deze maatregelen grotendeels geïmplementeerd. Relevant voor de cluster IJmond-Alkmaar is:

- Uitgevoerde experimenten met het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel;
- Een aantal routeaanpassingen zijn definitief ingevoerd, onder meer bij de Polderbaan, waardoor de hinder bij Velsen en Beverwijk is afgenomen;
- Optimalisatie van de vertrekroutes van de Zwanenburgbaan;
- Vaste bochtstraaltechniek tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep definitief ingevoerd en de toepassing ervan verder uitgebreid;
- Het verlengde gebruik van de nachtprocedures tot 6.30 uur in de ochtend toegepast. Hierbij is aangetekend dat het een tijdelijke maatregel betreft zolang het aanbod van het verkeer in de vroege ochtend het toelaat;
- Uitfasering van onderkant 'Hoofdstuk 3'-vliegtuigen (lawaaiige vliegtuigen) door middel van tariefdifferentiatie.

Voorts is gewerkt aan de verbetering van de informatieverstrekking en aan verbeteringen in het overleg over hinderbeperking. Grootste en belangrijkste tegenvaller is het uitstellen van de invoering van de glijvluchten (CDA's) in de vroege avond. Hiervoor is een alternatief pakket van maatregelen genomen waarvan het terugbrengen van het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 29.000 de belangrijkste is. Het plafond aan de groei van Schiphol van 510.000 vluchten is teruggebracht naar 500.000 vluchten in verband met de intensievere inzet van een vierde baan. In bijlage 10.5 staat een compleet overzicht van de evaluatie van het convenant hinderbeperkende maatregelen. Inmiddels zijn er zoveel afspraken aangepast dat een nieuw overzicht van geldende hinderbeperkende afspraken wenselijk is.

Actiepunt:

A0: Bij de Omgevingsraad wordt een verzoek ingediend voor een actueel overzicht van alle geldende afspraken en de wijze waarop deze worden gehandhaafd

2.3 Wet- en regelgeving

Het gebruik van Schiphol is geregeld in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart. Op basis van Algemene maatregelen van bestuur wordt het gebruik van de luchthaven geregeld in het Luchthavenverkeersbesluit en van de ruimtelijke consequenties in het Luchthavenindelingenbesluit (luchtzijde ruimtelijke consequenties). De inhoud Luchthavenverkeerbesluit betreft:

- Regels voor gebruik van het luchtruim: luchtverkeerswegen/minimum vlieghoogten
- Regels voor de beschikbaarheid banen
- Regels ter beperking van uitstoot van bepaalde stoffen
- Grenswaarden voor de externe veiligheid
- Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken
- Het plafond in het aantal vliegtuigbewegingen
- Criteria voor de gelijkwaardige bescherming
- Maximale Hoeveelheid Geluid (MHG)
- Regels strikt geluidpreferentieel baangebruik (het nieuwe Normen- en Handhavingstelsel)

Heel belangrijke pijler in de nieuwe regelgeving is het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS). Dit stelsel gaat uit van preferent baangebruik. Relevant voor de gemeenten in de regio IJmond-Alkmaar is dat de Polderbaan bij voorkeur wordt ingezet als start- en landingsbaan. Uitgangspunten van het NNHS zijn:

Totale geluidbelasting:

- Voldoen aan wettelijke eis van gelijkwaardigheid.
- Maximaal aantal vliegtuigbewegingen (+ nachtcap) t/m 2020.

Lokale geluidbelasting:

Strikt geluidpreferentieel baangebruik; zoveel mogelijk inzet van banen die minste hinder veroorzaken.

Jaarlijks wordt een gebruiksprognose opgesteld voor het gebruik van het vijfbanenstelsel op Schiphol. Bij die gebruiksprognose wordt uitgegaan van het te verwachten aanbod aan vliegverkeer, meteorologische gegevens (windrichting en windkracht) en de milieugrenzen op basis van de wettelijke criteria voor gelijkwaardigheid: het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapgestoorden (zie tabel).

Tabel: criteria voor gelijkwaardigheid

Geluidbelasting etmaal	maximaal 12.300 woningen binnen de 58 dB(A)Lden contour maximaal 239.500 ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden contour
Geluidbelasting nacht	maximaal 11.700 woningen binnen de 48 dB(A)Lnight contour maximaal 66.500 ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) Lnight contour
Externe veiligheid	maximaal 3.000 woningen binnen de 10-6 plaatsgebonden risicocontour

De Inspectie Luchtvaart en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu houdt toezicht op het preferentieel baangebruik en het correct aan- en uitvliegen. Exploitant, LVNL en gezagvoerders moeten zich houden aan de voor de betreffende partij van toepassing zijnde regels. De controle is op basis van baangebruiksgegevens, weersomstandigheden, radartracks en aanvullende rapportages. In geval afgesproken regels en maatregelen niet worden uitgevoerd, worden bestuursrechtelijke sancties toegepast.

2.4 Verwachtingen voor de toekomst

Na uitvoering van het convenant hinderbeperking lijkt het "laaghangende fruit" bij de hinderbeperking van vliegverkeer wel te zijn geoogst. Hoe nu verder? Voor de lange termijn lijkt men aangewezen op de introductie van stillere vliegtuigen en het gebruik van grotere vliegtuigen met meer passagiers. Het adagium voor de toekomst is "groei door gelijke deling van de milieuwinst". Dit betekent dat als de luchtvaartsector winst boekt in de hinderbeperking, zij die voor 50 procent mag laten toekomen aan de groei van het aantal vliegbewegingen.

De komende decennia zal de internationale burgerluchtvaart substantieel doorgroeien³. Bijna elke internationale luchthaven, en zeker Schiphol, is genoodzaakt fors te investeren in duurzaamheid en

³ De groeiverwachtingen lopen sterk uiteen. Vooralsnog blijven ze achter bij de prognoses van de sector zelf. De bestaande scenario's en prognoses zijn vaak gebaseerd op een (veel) lagere olieprijs dan de gemiddelde olieprijs over de laatste jaren, gaan uit van voortdurend dalende kosten voor luchtvaart, van beperkt milieubeleid en van weinig concurrentie voor de luchtvaart van hogesnelheidstreinen (bron "Hoe groen kunnen we vliegen", CE Delft (2009).

hinderbeperking. Want alleen een duurzamere luchtvaart die minder hinder⁴ veroorzaakt zal kunnen doorgroeien⁵.

⁴ Er zijn vier vormen van hinderbeperking: 1. vermindering van geluidsproductie bij de bron (uitbannen van lawaaiige vliegtuigen zijn daarvan een voorbeeld); 2. hinderbeperkende procedures (bv. CDA-aanvliegen); 3. meer efficiënte ruimtelijke inrichting (geluidsisolatie) en (4) geluidsbeperkende bepalingen (verbod onderkant hoofdstuk 3 vliegtuigen).

⁵ bron: European Sky Programme

3. GELUIDSHINDER

Geluidshinder blijft de grootste bron van klachten over het vliegverkeer; het betreft gemiddeld ongeveer 98 procent van het totaal aantal klachten. De dalende trend van het aantal melders is sinds 2011 in 2014 weer doorbroken met een stijging van 61 procent (zie fig. 1 aantal melders per gebruiksjaar)⁶. Algemene trends over het aantal klachten zijn:

- De meeste klachten komen binnen in de zomermaanden;
- De meeste klachten worden ingediend over vluchten in de late avond en nacht.

Figuur 1. Melders per gebruiksjaar



3.1 Uitbannen lawaaiige vliegtuigen

Stand van zaken uitfaseren

Door Schiphol wordt al sinds 2001 een beleid gevoerd om de meest lawaaiige toestellen uit te bannen. Dit gebeurt ook op andere grote West-Europese luchthavens zoals Frankfurt⁷, Charles de Gaulle en Heathrow. Nog minder dan 0,5 procent van alle vliegtuigen die Schiphol aandoen behoort tot de categorie "onderkant van hoofdstuk 3". Tot en met 2013 zijn er stapsgewijs al een aantal "lawaaiibakken" uitgefaseerd, zoals de B747-100/200/300, de DC10 etc. Dit zijn zware en lawaaiige vliegtuigen die dubbel meetellen in de geluidbelasting. Het uitfaseren⁸ van deze types heeft gezorgd

⁶ Bron: Jaarrapportage 2014 Bewoners Aanspreekpunt Schiphol

⁷ Persoonlijke mededeling medewerker Luchthaven **Frankfurt**: Regarding the number of flights with aircraft that belong to ICAO Chapter III that number has been constantly decreasing over the past years. In 2014 the total number of movements by Chapter III was less than 1% of the total traffic in Frankfurt. In the same year a bit over 23% of all aircraft movements were by aircraft that already fulfill the standards for the new ICAO Chapter XIV. **Schiphol**, persoonlijke mededeling medewerker havendienst.

⁸ http://www.icao.int/SAM/Documents/2014-ENV/3.2.Noise%20TechnologyV3_notes.pdf: tijdslijnen voor: "phase out CH2, balanced approach voor CH3 en intro CH14".

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.

KLM-vloot

KLM vliegt momenteel nog met 22 Boeing 747-400 vliegtuigen⁹. Martinair gebruikt nog enkele MD11 vliegtuigen. Mogelijk verlaten deze MD11 vliegtuigen binnen afzienbare tijd (voor juni 2016) de vloot. Bij KLM zullen dit jaar de eerste 747's de vloot verlaten. Het tempo waarmee de 747 vloot bij KLM zal worden afgebouwd is afhankelijk van verschillende omstandigheden, waaronder de brandstofprijs en marktontwikkelingen. Feit is dat de types die relatief veel geluid produceren (747's en MD11), vooral binnen het passagiersvervoer, in een betrekkelijk hoog tempo uit het beeld (hier op Schiphol) verdwijnen ten gunste van stillere vliegtuigen zoals de 787, de A380 en op een iets langere termijn ook de A350. Binnen de vracht ligt dit echter anders. Daar is het aandeel 747 vliegtuigen nog relatief groot. Deze 747 'freighters' worden wereldwijd wel vervangen, veelal door de 777's, maar dat gebeurt in een lager tempo (bron: KLM).

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 over de verwachte vlootsamenstelling c.q. vlootontwikkeling en de te verwachten ontwikkelingen op het gebied van hinderbeperking en piekruimtecapaciteit is de verwachte extra milieuruimte binnen gelijkwaardigheid die op Schiphol kan worden gecreëerd het komende decennium zeer beperkt. Daarom is het slechts indien de wettelijke gelijkwaardigheidsnormen worden losgelaten – die eerder door kabinet en Kamer als kader voor advisering over de luchthavenontwikkeling van Schiphol zijn meegegeven – het denkbaar dat er de komende jaren meer groeiruumte ontstaat.

⁹ Van alle vliegtuigtypes die ten minste een maal per dag op Schiphol landen, is de Boeing 747-400 het type dat procentueel gezien de meeste specifieke meldingen heeft veroorzaakt, gevolgd door de Boeing 747-800 en de McDonnell Douglas MD-11; Bron jaarrapportage BAS 2014.

Bestuurlijke inzet:

"Volgen" met als doel zicht houden op het zo snel mogelijk verder terugbrengen en uitbannen van de vliegtuigen uit de onderkant van hoofdstuk 3 en de daarop volgende grootste bronnen van lawaai.

Actiepunten:

A1. Agenderen in de Omgevingsraad met het verzoek aan de sector om verslag te doen over hun laatste bevindingen en hun verwachtingen over het volledig stopzetten van het aanvliegen van "lagere hoofdstuk 3-vliegtuigen" op Schiphol.

3.2 Stillere vliegtuigen

Vlootvernieuwing

Er is een ontwikkeling naar stillere vliegtuigen. Deze ontwikkeling is een gecombineerd effect van het stiller worden van vliegtuigmotoren, lichtere vliegtuigconstructies waardoor deze sneller klimmen en kortere start en landingsbanen nodig hebben en betere aerodynamische vormgeving die het geluid van de lucht langs het vliegtuig vermindert. Deze 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 hierin een grote rol:

- Als een motor tien procent stiller wordt en er gebeurt niets met het ontwerp van het vliegtuig is de totale geluidsreductie een stuk kleiner dan tien procent;
- Het ontwerp (c.q. profiel) van het vliegtuig en het start/landings-gewicht 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 20 tot 40 jaar. Daar staat tegenover dat de geluidsnormen steeds worden aangescherpt¹⁰.

De normen voor stillere vliegtuigen worden internationaal vastgesteld door het Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) van de International Civil Aviation Organization (ICAO) van de Verenigde Naties. Deze normen worden elke vier tot zes jaar aangescherpt. Het Europese initiatief CleanSky haakt hierop in. CleanSky is een ambitieus, mede door de Europese Commissie gefinancierd, programma voor een groenere luchtvaart. Die ambitie is niet vrijblijvend: CleanSky streeft samen met SESAR¹¹ naar het behalen van de doelen die de Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (ACARE) voor 2020 heeft vastgesteld (peiljaar 2000)¹²:

¹⁰ Chapter 2 werd 1972 effectief, Chapter 3 in 1978, CH4 in 2006 en Chapter 5 zal in 2017/2020 effectief worden. De normen worden dan met 7 dB aangescherpt; zie verder: <http://www.icao.int/Meetings/Green/Documents/day%201.pdf/session%202/2-Dickson.pdf> . .

¹¹ SESAR staat voor Single European Sky ATM Research: Europees onderzoeksprogramma voor het volledig herordenen van het Europees luchtruim en het luchtverkeersbeheer (ATM). Het programma wordt beheerd door de SESAR als een publiek-privaat partnerschap (PPP).

¹² zie verder <http://www.acare4europe.com/sria/flightpath-2050-goals/protecting-environment-and-energy-supply-0>

- 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;
- Introductie van biobrandstoffen¹³.



Fig. 2: Impressie van mogelijk toekomstig vliegtuigmodel

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 geldt als een belofte voor de toekomst. De motoren zorgen voor een brandstofverlaging tussen de 20 en 25 procent. CleanSky is innovatiegericht 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 lichtgewichtsector¹⁴. 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.

¹³ Ondanks alle technische verbeteringen kunnen biobrandstoffen maximaal een derde deel van hun energiebehoefte dekken van de luchtvaart- en transportsector. Bron: Duurzame energie voor transport in Nederland, Ecofys – 2014.

¹⁴ In 2014 heeft Arke de Boeing 787-8 Dreamliner in gebruik genomen, in 2015 volgt KLM met de langere 787-9. De Dreamliner is het eerste vliegtuig waarvan het gewicht voor 50% doort composieten wordt bepaald. Composieten zijn lichter, sterker en geven meer vrijheid in het ontwerp van het vliegtuig dan aluminium. Dit zijn een aantal primaire redenen waarom vliegtuigfabrikanten meer composieten in vliegtuigen gaan gebruiken. De toepassing van composieten dragen bij de Dreamliner bij aan 20-30% brandstofbesparing door het lagere gewicht en de betere aerodynamica van het vliegtuig, in vergelijking met even grote vliegtuigen.

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 2020¹⁵. De overheid beschikt niet over instrumenten om de ontwikkeling naar stillere vliegtuigen in directe zin af te dwingen.

Bestuurlijke inzet:

"Volgen" met als doel de ontwikkeling in de richting van stillere en schonere luchtvaart nauwlettend te blijven volgen om zo als er kansen ontstaan deze in de Omgevingsraad Schiphol in te brengen.

Actiepunten:

A2: Voorstel aan het regioforum van de Omgevingsraad voor een tweejaarlijkse update van innovatie in de luchtvaart met een themabijeenkomst voor het regioforum.

3.3 Minder nachtelijk vlieghinder

In de nacht geldt een speciaal regime van aan- en uitvliegen. De nacht is van 23 tot 6 uur in de ochtend¹⁶. Er wordt dan aan- en uitgevlogen langs straks omliggende vliegroutes en bij het aanvliegen in glijvlucht (CDA = Continuous Descent Approach). 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 dit 32.000. Door het vertraagd invoeren van de CDA's is dit met 3000 teruggebracht. De beperking is mede ingegeven door de relatief grote hinder van nachtvluchten. Het gaat dan vooral om verstoring van de slaap waardoor gezondheidsproblemen en daardoor ook economische schade ontstaan¹⁷. Op de grote mainports Frankfurt en Londen zijn nachtvluchten om die reden bijna geheel uitgebannen. Slaapverstoring is daarom opgenomen als aparte variabele in de gelijkwaardigheidscriteria als "ernstig slaapverstoorden". Voor de groei van Schiphol is het toelaatbare aantal hiervan gesteld op 66.500 mensen. Deze bevinden zich allemaal in het binnengebied. Slaapverstoring vindt ook plaats in het buitengebied en daarbuiten.¹⁸

Het is onbekend welk aandeel van de 29.000 nachtvluchten de mainportfunctie ondersteunen en van groot belang zijn voor de regionale en nationale economie. Er is niet veel onderzoek gedaan naar de economische betekenis van nachtvluchten op Schiphol. Recente bronnen ontbreken. Uit buitenlands

¹⁵ De doelen voor verduurzaming van de luchtvaart zijn ambitieus. Berekeningen van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart tonen aan dat die doelen niet ambitieus genoeg zijn om de gevolgen van de groei van het vliegverkeer te compenseren. Uit: Schiphol Lean and Green, Luchtvaartvisie Stichting Natuur en Milieu (2009)

¹⁶ Indien het verkeersaanbod het toe laat, wordt het nachtheregime uitgebreid naar eerder in de avond en tot 6.30 uur in de ochtend

¹⁷ Vooral in de jaren negentig en in het afgelopen decennium is uitgebreid onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten van slaapverstoring door vliegverkeer. De economische effecten betreffen de kosten van ziekte, productiviteitsvermindering. Zie bijlage .. voor een kleine opsomming van verschenen literatuur.

¹⁸ Annemans (2004): *Gezondheidseconomische gevolgen van nachtvluchten*. Link: <http://www.bruijllibre.be/IMG/pdf/annemans.pdf>

onderzoek blijkt echter dat het economisch belang van nachtvluchten wordt overschat¹⁹. Op Schiphol maken vrachtluchten een flink deel uit van de nachtvluchten. Schrappen van nachtvluchten kan niet zomaar. De zogenaamde “slots” – start- en landingsrechten – zijn toegekend aan luchtvaartmaatschappijen en kunnen in principe niet worden teruggenomen.

Vanwege de beperkte nachtelijke geluidruimte vinden alleen die vluchten in de nacht plaats waarvoor dat noodzakelijk is. Dat heeft verschillende redenen: bijvoorbeeld het tijdstip van vertrek in het buitenland speelt een rol en het aantal vluchten dat per dag met een vliegtuig gemaakt moet worden om winstgevend te zijn (voor charter-/vakantieverkeer). Voor vrachtluchten geldt dat aangesloten moet worden op het voor- en natransport via de weg. In het kader van ontmoedigingsbeleid gelden er op de luchthaven Schiphol aanmerkelijk hogere tarieven voor nachtvluchten t.o.v. vluchten overdag.

Bij andere overheden en de bewonersorganisaties 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. Een eerste stap is om inzicht te krijgen in de maatschappelijke kosten en baten van nachtvluchten op Schiphol. Specifieke vragen die daarbij aan bod kunnen komen zijn:

- i. Wat is het economische belang van de nachtvluchten voor de mainportfunctie van Schiphol, en om wat voor vluchten gaat het dan?
- ii. Hoeveel hinder komt hieruit voort?
- iii. Waarom elders op andere luchthavens wel stopzetting of forse inperking van nachtvluchten en wat zijn daar de gevolgen geweest?
- iv. Welke alternatieven zijn er voor klanten die nu van nachtrecht gebruikmaken?
- v. Zijn er ook andere afbakeningen van de nachtperiode wenselijk/mogelijk?
- vi. Welke instrumenten zijn er?
- vii. Wat is de milieuwinst, wat zijn de gezondheidseffecten, wat is het aantal slaapgestoorden en ernstig gehinderden per gemeente in onze regio?
- viii. Wat zijn eventuele ongewenste neveneffecten voor het dagregime?

Wellicht zijn er ook mogelijkheden om de hinder die wordt ondervonden van nachtvluchten verder te beperken. Bij gewijzigd baangebruik in de nacht is geen sprake van vaste naderingsroutes voor de Zwanenburgbaan of andere landingsbanen. Het zelfde geldt voor het opstijgen. De aanvlieghoogte en de wijze van aanvliegen is een ander punt van aandacht. Door inwoners in onze regio wordt aangegeven dat zij de indruk hebben dat wordt afgeweken van de aanvlieghoogte en dat er ook geen sprake is van een glijvlucht.

¹⁹ The economic value of night flights at Heathrow, Oxford Economics (2011) Link: <https://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/245739> Review of the Economic Value of Night Flights at Heathrow CE Delft (2012). Link: <http://www.hacan.org.uk/resources/reports/delft.rebuttal.pdf>

Bestuurlijke inzet:

"Eigen Initiatief" met als doel het verder terugbrengen van het aantal nachtvluchten die een directe relatie hebben met de mainportfunctie van Schiphol en het terugbrengen van de hinder ten gevolge van nachtvluchten.

Actiepunten:

A3: Opstellen van een voorstel voor een maatschappelijk kosten-baten onderzoek ten behoeve van het regioforum van de Omgevingsraad Schiphol naar de betekenis van de nachtvluchten voor de mainportfunctie van Schiphol en voor de regionale economie en naar de gezondheidseffecten;

A4: Opstellen van een voorstel voor het onderzoeken van de noodzaak van vaste aan- en uitvliegroutes voor de niet preferente banen;

A5: Nader uitzoeken van de mate waarin de hand gehouden wordt aan CDA-aanvliegen in de nachtelijke uren.

Nog in te voegen: kaartje met nachtelijke aan- en uitvliegroutes

3.4 Aanvliegen en uitvliegen

Aanvliegen

Aanvliegen en uitvliegen geschiedt vanuit vijf vaste corridors. Aanvliegen overdag gebeurt in het naderingsgebied gespreid in een waaier (zie figuur voorzijde). Dit is van belang om zo de toestellen te kunnen oplijnen naar de landingsbaan van Schiphol. De regels voor aanvliegen overdag betreffen daarom alleen de hoogte. Voor de starts gelden wel gedefinieerde uitvliegroutes (zie fig. 3). Via deze routes worden de vliegtuigen naar een van de vijf corridors geleid. 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. Jaarlijks doet de luchtverkeersleiding hierover verslag²⁰. 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 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 Leefomgeving en Transport (ILT) voor het overschrijden van de norm.

²⁰ Zie onder meer "Naleving Milieuregels 2014": Link: <http://www.lvn.nl/nieuws-pers/publicaties-2015.html>

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 en over sommige dichtbevolkte gebieden, zoals de wijk Broekpolder bij Heemskerk en Heiloo.

Onderzocht kan worden of de aanvlieg hoogtes van de polderbaan (laagste) en de zwanenburgbaan (hoogste) omgewisseld kunnen worden. De polderbaan is preferente baan en heeft de laagste aanvlieghoogte hierdoor worden bewoners onder deze baan dubbel belast. Het zou een logische keuze zijn om deze hoogtes om te wisselen. Op zijn minst moet het mogelijk zijn om in de dagperiode, op de momenten dat de zwanenburgbaan niet in gebruik is hoger aan te vliegen op de polderbaan.

Bewonersvertegenwoordigers uit de Vechtstreek hebben een voorstel ingediend voor nader onderzoek naar minder gespreid invliegen²¹ waarbij de woonkernen nog meer dan nu worden vermeden. Aanleiding hiervoor zijn de mogelijkheden die moderne navigatietechnieken bieden en de huidige uitrustings-eisen van vliegtuigen. Hierdoor lijkt een meer landingsbaan afhankelijke nadering mogelijk, in plaats van het oude systeem op basis van luchtvaartbakens en onafhankelijk van de landingsbaan. Dergelijke meer vaste en ook meer landingsbaan afhankelijke intermediate approaches lijken aanzienlijke mogelijkheden te bieden op het gebied van hinderbeperking zonder negatieve gevolgen voor veiligheid en capaciteit.

Over de mogelijkheden voor beter aanvliegen zijn diverse voorstellen gedaan²². Het aanvliegen in glijvluchten (CDA's) geschiedt alleen in de latere avonduren en 's nachts (tussen circa kwart over tien en zes uur). Voor de nachtroutes gelden specifieke aanvliegroutes waarvan niet afgeweken mag worden. Het vliegp pad ligt dan vast in het gehele naderingsgebied. Uitbreiding van de glijvluchten naar de gehele avond is nog steeds onderdeel van het Aldersakkoord. Het terugbrengen van de nachtvluchten van 32.000 naar 29.000 is een tijdelijke maatregel zo lang de CDA's niet kunnen worden uitgebreid.

Bij het vaststellen van het Aldersakkoord is afgesproken dat er in principe gebruik gemaakt wordt van 2+1 baangebruik, onder voorwaarde mag er een 4^{de} baan worden ingezet. Deze afspraak is gemaakt om te zorgen dat er onder de meest milieubelastende banen sprake is van rustperiodes gedurende de dag en om zorg te dragen dat er niet meer dan 510.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn. In nadere afspraken zijn het aantal vliegtuigbewegingen beperkt op 500.000. 2+1 baangebruik geeft een capaciteitsbeperking, mede hierdoor is het op veel minder momenten mogelijk om CDA's te vliegen en moeten vaste aanvliegroutes eerder losgelaten worden en wordt er meer gespreid aangevlogen. Het niet strikt vast houden aan 2+1 baangebruik geeft mogelijkheden om het gebied van

²¹ Regioforum Omgevingsraad Schiphol d.d. 24 juni 2015, presentatie vaste naderingsroutes en bijlage bij presentatie. Link: <http://www.omgevingsraadschiphol.nl/archief/page/3/>

²² Nog nader te noemen rapport van CDA Uitgeest.

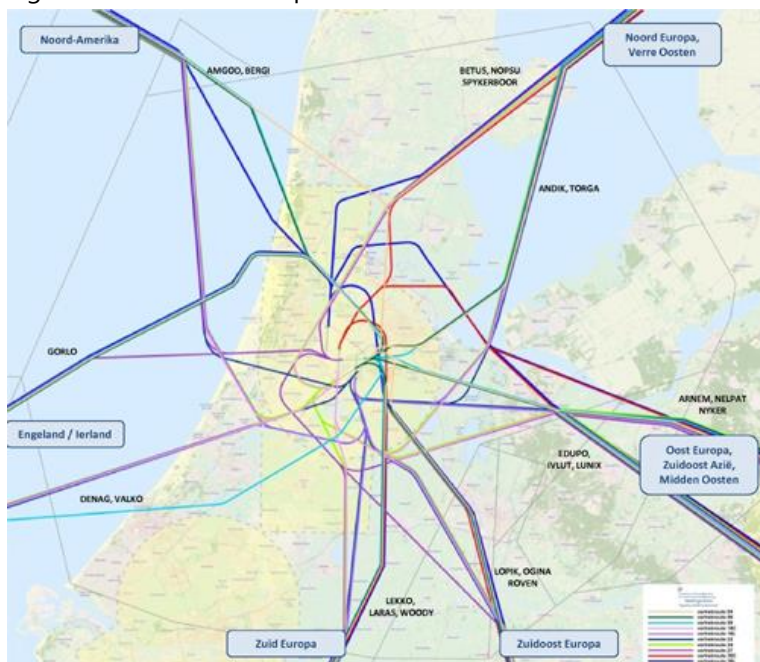
hinderbeperking. Bijvoorbeeld door meer CDA's te vliegen en het (meer) mogelijk maken van vaste aanvliegroutes. Onder de voorwaarde dat het totaal aantal vliegbewegingen niet toeneemt en er onder de meest milieubelastende banen sprake blijft van acceptabele rustperiodes zijn wij van mening dat 2+2 baangebruik bespreekbaar moet zijn.

Uitvliegen

Meest recente fundamentele wijziging in het uitvliegen is het lager uitvliegen, de NADP2-procedure²³ die leidt tot een lager brandstofverbruik en minder geluidshinder voor een groter gebied. De recente praktijk heeft geleerd dat deze wijze van uitvliegen ook tot veel klachten leidt.

Speciaal aandachtspunt bij het uitvliegen is het afsnijden van bochten door piloten waarvan de vraag is of dit niet voorkomen kan worden.

Fig. 3: vertrekroutes Schiphol²⁴



²³ NADP2: Noise Abatement Departure Procedure. Link: <http://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/3/airports/nieuwe-startprocedure-geintroduceerd-op-schiphol>

²⁴ Vertrekroutes Schiphol: op elk moment zijn slechts enkele routes tegelijk in gebruik. Dit is afhankelijk van het baangebruik en de bestemming van het verkeer. Het baangebruik is sterk afhankelijk van het weer.

Bestuurlijke inzet:

"Eigen Initiatief" met als doel het zoveel mogelijk kanaliseren van de aanvliegroutes boven dunbevolkt gebied en zo hoog en zoveel mogelijk aanvliegen boven zee in plaats van het duingebied.

Actiepunten:

A4: In samenwerking met andere gelijkgestemde partijen opstellen van voorstel voor onderzoek naar hoger en minder gespreid aanvliegen met specifieke aandacht voor het mijden van dichtbevolkte gebieden in IJmond-Alkmaar en zoveel mogelijk aanvliegen boven zee;

A6: Het verzoeken tot het aanscherpen van de norm voor overschrijdingen van te laag invliegen (van 15 naar 5 procent) en die norm relateren aan de afzonderlijke landingsbanen.

A7: Actief participeren in voorstellen van hinderbeperking die hetzelfde tot doel hebben;

A8: Bepleiten van uitbreiding van CDA's (onder andere bij aanvliegen boven stedelijk gebied) zodra hiervoor zich de mogelijkheid aandient.

3.5 Hinderbeleving

Hoe geluidshinder beleefd wordt hangt af van meerdere factoren. Naast geluidsterkte, frequentie en tijdstip spelen ook niet akoestische factoren een belangrijke rol. Niet akoestische factoren zijn onder meer 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 geluidshinder wordt ervaren.

Vanuit de Aldersafspraken wordt ingespeeld op de voorspelbaarheid van hinder. Dit gebeurt onder meer met behulp van het geluidsweerbericht (in ontwikkeling) en het verslag van de dag op bezoekbas.nl. Verbetering van de communicatie over de voorspelbaarheid van hinder en hinderbeperkende maatregelen kan bijdragen aan grotere acceptatie van de hinder en zo de hinderbeleving verlagen. Enkel beoordelen hoeveel dB luchtvaartlawaai op een locatie is, kan niet uitsluitend leidend zijn voor de ervaren hinder. In de regel zal een vliegtuig met een geluidsbelasting van 73 dB als minder hinderlijk worden ervaren als twee vliegtuigen met een geluidsbelasting van 70 dB, terwijl rekenkundig de geluidsbelasting gelijk is. Daarom zal in de discussie over hinderbeperking en vooral de 50/50 regel (zie: verder groei luchtverkeer) erop aangedrongen worden om hinderbeleving een belangrijkere plek te geven.

Bestuurlijke inzet:

"Eigen Initiatief" met als doel hinderbeleving een volwaardige plaats te geven in het bepalen van de toelaatbare hinder.

Actiepunten:

A9: In het Schipholdossier, en dan vooral in de 50/50 discussie aandacht vragen voor hinderbeleving.

A10: Verbeteren van de communicatie richting de bevolking over de uitlegbaarheid van de vliegroutes vanuit de verantwoordelijke instanties.

4. VEILIGHEID

Regelgeving

De veiligheid van het vliegverkeer geniet de allerhoogste prioriteit. Hiervoor gelden internationale regels van de [ICAO](#)²⁵.



Hiernaast gelden Europese regels zoals de Single European Sky regelgeving en de veiligheidsregels van de European Aviation Safety Agency –([EASA](#)). Tenslotte is er de eigen Nederlandse wetgeving (Wet luchtvaart). Een uitgebreid netwerk van organisaties doet aanbevelingen voor verbeteringen in de veiligheid. Dit is op Europees niveau bijvoorbeeld EUROCONTROL en op nationaal niveau in Nederland de Onderzoeksraad voor Veiligheid²⁶.

Praktijk

In ons land is de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) verantwoordelijk voor de uitvoering van de regelgeving en de Inspectie Luchtvaart en Transport voor de handhaving.

De veiligheid van het vliegverkeer vergt voortdurende nauwgezette aandacht. Het Nederlandse luchtruim is een van de drukste in Europa, met op drukke dagen meer dan 1.800 vliegtuigbewegingen²⁷. 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 vliegtuigen elkaar te dicht naderen een reëel veiligheidsrisico (publicatie ILT, 2013).

²⁵ Nadere informatie bijvoorbeeld op de site van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL): <http://www.lvn.nl/nl/over-ons/veiligheid/regelgeving.html#sthash.P8ZqxYX8.dpuf>

²⁶ De luchtvaartindustrie wordt jaarlijks steeds veiliger. De geleerde lessen na incidenten en ongelukken dragen hieraan bij. Gedurende de eerste helft van de twintigste eeuw waren ongelukken voornamelijk te wijten aan technische mankementen. Menselijk falen is steeds belangrijker geworden. Uit onderzoek blijkt dat 80% van de ongelukken binnen de luchtvaart tegenwoordig te wijten is aan human factors. (bron: Luchtvaartfeiten.nl)

²⁷ De Europese Commissie heeft het project Single European Sky opgericht om het gefragmenteerde Europese Luchtruim te verenigen en het Air Traffic Management systeem te moderniseren. Hieraan is behoefte door de huidige problemen met capaciteit en inefficiëntie die leiden tot hoge kosten en milieubelasting. Deze problemen zullen groter worden met de verwachte groei van 9.5 miljoen vluchten per jaar naar 17 miljoen in 2030. SESAR is de technologische dimensie die

Bijvoorbeeld, in oktober 2013, waren twee vliegtuigen elkaar gevaarlijk dicht genaderd boven het Uitgeestermeer. Meer recent werd ook melding gedaan in de IJmuider Courant over bijna botsingen in de directe nabijheid van twee startbanen²⁸. Een nieuw aandachtspunt is het gevaar van botsingen met drones²⁹.

In deze agenda wordt speciale aandacht gevraagd voor het gevaar van botsingen bij het aan- en uitvliegen boven het grondgebied van IJmond-Alkmaar. Dit mede naar aanleiding van het eerder genoemde incident boven het Uitgeestermeer. Hiernaast wordt aandacht gevraagd voor het indraaien van vliegverkeer boven stedelijke gebied (Alkmaar-Heiloo).

Communicatie

LVNL is opener geworden en communiceren meer over de vliegveiligheid. Jaarlijks rapporteert LVNL over de vliegincidenten³⁰. 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 erop aangesproken. Daarom worden de verantwoordelijke portefeuillehouders van de gemeente waarboven het vliegincident plaatsvindt persoonlijk op de hoogte gesteld door de LVNL.

Bestuurlijke inzet:

"Eigen Initiatief" met als doel een adequaat inzicht houden bij veiligheidsincidenten, bij het aanvliegen en uitvliegen boven het grondgebied van IJmond-Alkmaar.

Actiepunten:

A11: Het bepleiten van een second opinion op vliegincidenten en risico's;

A12: Overleg met de veiligheidsregio's Kennemerland en Noord-Holland Noord over de wijze waarop zij zijn voorbereid op een vliegcrash.

A13: Entameren van onderzoek naar gevaar van botsingen met drones in de Omgevingsraad.

A14: Het verkrijgen van inzicht in de veiligheidsrisico's van het indraaien van vliegtuigen boven het stedelijk gebied Alkmaar-Heiloo.

²⁸ Editie IJmuider Courant 15 augustus 2015

²⁹ Luchtvaart eist strengere regels dronegebruik, Financieel Dagblad, 28 juli 2015

³⁰ Jaarverslag 2014, verantwoording aan de staatssecretaris; LVNL 2014: link: <http://www.lvnl.nl/nieuws-pers/publicaties-2015.html>

5. LUCHTVERONTREINIGING

5.1 Ultrafijnstof

Een rapport van de VU Amsterdam geeft aan dat er sprake is van verhoogde waarden van hele fijne stofdeeltjes (ultrafijnstof) in een straal van 10 kilometer rond Schiphol. Vliegtuigen emitteren hoge concentraties ultrafijnstof zo blijkt uit metingen ter plekke. Naar aanleiding van het VU-rapport heeft het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzocht hoe de concentraties ultrafijnstof rondom Schiphol zich verhouden tot concentraties op plekken elders in Nederland. Voorlopige conclusie: de concentraties in de woonkernen direct naast de luchthaven (onder meer Badhoevedorp en Aalsmeer) zijn niet hoger dan concentraties die bijvoorbeeld in Amsterdam of Rotterdam langs een drukke weg worden gevonden. De concentraties van ultrafijnstof ten gevolge van luchtvaart verder dan 10 kilometer van Schiphol, en dus ook in de regio IJmond-Alkmaar, is niet meetbaar aanwezig. Emissies van aankomende en uitvliegende vliegtuigen vermengen zich in de hogere luchtlagen en slaan niet neer (pers. med. RIVM)³¹.

Het RIVM geeft aan dat er nog weinig bekend is over de effecten van ultrafijnstof op de gezondheid. Er is nog weinig te zeggen over impact op de omgeving en of er een correlatie is tussen het voorkomen van bepaalde ziekten etc. die mogelijk toe te schrijven zouden zijn aan het ultrafijnstof van luchtvaart. Het lijkt erop dat ultrafijnstof uit de ene bron (bijv. vliegtuigmotoren) niet hetzelfde is als uit een andere bron (automotoren). Hoewel het zeker niet om een verwaarloosbare factor gaat, komt uit het rapport van het RIVM een veel genuanceerder beeld dan eerder in de media.

Verder onderzoek naar de gezondheidsrisico's van volksgezondheid lijkt noodzakelijk: bij welke concentraties treden gezondheidsrisico's op en is ultrafijnstof van vliegtuigen schadelijker dan ander fijn stof? Zorgvuldige communicatie naar buiten toe is in elk geval noodzakelijk om de problematiek op een juiste wijze over het voetlicht te brengen.

5.2 Overige luchtverontreiniging

Vliegtuigen veroorzaken ook andere emissies die schadelijke effecten kunnen hebben op de volksgezondheid, ook in verder van luchthavens afgelegen gebieden. Naast broeikasgassen bevatten luchtvaartemissies bepaalde fijne deeltjes (PM_{2.5}) en precursoren van ozon (O₃) die kunnen leiden tot en verhoogd risico op voortijdig overlijden³².

³¹ Zie ook: <https://milieudefensie.nl/publicaties/factsheets/publiekssamenvatting-tno-onderzoek-ultrafijnstof-rondom-schiphol>

³² Global, regional and local health impacts of civil aviation emissions; Steve HL Yim et al (2015) Massachusetts Institute of Technology USA E-mail: sbarrett@mit.edu Link: http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/long_term_exposure_to_aircraft_emissions_421na1_en.pdf

Sinds 2010 vindt jaarlijks een monitoring plaats van het NSL. Daarmee volgen de overheden de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Daarnaast registreren zij de uitvoering van de maatregelen en projecten, die zijn opgenomen in het NSL. Het instrument waarmee de overheden deze monitoring uitvoeren heet de NSL-Monitoringstool. Een onderdeel daarvan is de Rekentool, waarmee de berekeningen worden uitgevoerd. Als uit de monitoring blijkt dat de doelstellingen van het NSL niet worden gehaald, kunnen de overheden besluiten om extra maatregelen te treffen.

Stikstofdioxide (NO₂) is een gas dat in Nederland voor het grootste gedeelte door het autoverkeer wordt geproduceerd. Het is daarom een belangrijke indicator voor de luchtverontreiniging door verkeer. Bij de huidige niveaus van NO₂ is het niet aannemelijk dat er gezondheidseffecten door NO₂ worden veroorzaakt. Maar omdat NO₂ zo sterk gerelateerd is aan het mengsel van verkeergerelateerde verontreiniging en er ten gevolge van verkeersemissies wel degelijk negatieve gezondheidseffecten kunnen optreden, zijn ook aan de NO₂-niveaus normen gekoppeld. In de omgeving van Schiphol wordt alleen in het verlengde van de Kaagbaan en op het Schipholterrein zelf de norm voor NO₂ overschreden. Voor fijnstof (pm 2,5 en 10) blijven alle berekende waarden beneden de norm.

Bestuurlijke inzet:

"Volgen" met als doel duidelijkheid krijgen in de gezondheidseffecten van de luchtvaart in de gehele regio IJmond-Alkmaar. Meer algemeen gesproken gezondheid onderdeel laten uitmaken van de discussie over de groei van Schiphol.

Actiepunten:

A15: Beoordelen van de RIVM-studie en het inbrengen van ander onderzoek naar de gezondheidseffecten van roetemissies.

6. WONEN EN VLIEGEN

Al een paar jaar woedt de discussie waar de gemeenten mogen bouwen om te voldoen aan de woonbehoefte. De Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) moet voorzien in het aanwijzen van nieuwe bouwlocaties. Luchthaven 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 beperkingengebied (LIB-zone 4 en 20 Ke zone). Binnen ons gebied speelt dit vraagstuk eigenlijk niet, omdat er nauwelijks sprake is van bouwbeperkingen ten gevolge van de luchtvaart. Naast nieuwe woningbouwlocaties is een ander aandachtspunt het transformatiebeleid: het veranderen van een gebiedsfunctie van bedrijvigheid naar wonen. De inzet van ons cluster is dat de gemeenten de vrijheid moeten hebben om een eigen beslissing te nemen over de woningbouw in de LIB-zone 4 en 20 Ke zone, maar dat die woningen niet meetellen in het totaal aantal gehinderden zoals opgenomen in de criteria voor de gelijkwaardigheid. (de bewonersvertegenwoordigers zijn hier fel op tegen; er ontstaan dan twee categorieën van gehinderden; officiële en “illegale” gehinderden. De nieuwe woningen mogen in de toekomst niet leiden tot hinderverplaatsing naar bestaande woongebieden, bewoners van deze eventueel nieuwe woongebieden zouden namelijk volledig op de hoogte moeten zijn van de hinder die zij van Schiphol kunnen ondervinden.

Bestuurlijke inzet:

“Eigen verantwoordelijkheid” met als doel inzetten op geen hinderverplaatsing naar bestaand bewoond gebied ten gevolge van nieuw te bouwen woningen en bestuurlijke borging van dit standpunt.

Actiepunten:

A16: Inbrengen in de Omgevingsraad Schiphol, via het Regioforum of indirect via de Bestuurlijke Regie Schiphol, dat geen sprake mag zijn van hinderverplaatsing naar aanleiding van nieuw te bouwen woningen.

A17: Bestuurlijk inzetten op: De gemeenten met grondgebied binnen de 20 Ke contour of de Lib-zone 4 contour bouwen **in principe** geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals wonen) binnen de huidige beperkingencontour, tenzij de locatie binnen bestaand bebouwd gebied ligt.

Nog in te voegen: kaartje met LIB-4 contour en 58 en 48 Lden-contour

7. VERDERE GROEI LUCHTVERKEER

De gemeenten in de regio IJmond-Alkmaar onderschrijven het Aldersakkoord uit 2008. Het luchtverkeer op Schiphol mag groeien tot 500.000³³ vliegbewegingen met uitplaatsing van 80.000 vliegbewegingen naar de vliegvelden bij Lelystad en Eindhoven. Naar verwachting komt Schiphol dit jaar (2015) tot circa 440.000 vliegbewegingen (starts en landingen).

7.1 Lelystad

Luchthaven Lelystad gaat worden ingezet voor het opvangen van de extra groei van de luchtvaart. Het gaat dan vooral om charters, het zogenoemde "niet mainport gebonden vliegverkeer"³⁴. Het is in ons belang dat de afspraken hieromtrent daadwerkelijk worden uitgevoerd, omdat de kans bestaat dat dit vliegverkeer anders op Schiphol blijft. 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 namelijk niet worden gedwongen alleen met chartervluchten vanuit Lelystad te vliegen. Anderzijds kan de luchthaven Schiphol een bijdrage leveren door prijsvechters niet toe te laten op de meest gunstige pieren.

Bestuurlijke inzet:

"Volgen" met als doel dat wij onder de aandacht houden dat de afspraken uit het Aldersakkoord van 2008 worden nagekomen: uitplaatsing van niet-mainport gebonden vliegverkeer naar Lelystad (en Eindhoven).

Actiepunten:

A18: Inbrengen van standpunt in de Omgevingsraad Schiphol (regioforum) en indirect via de Bestuurlijke Regie Schiphol dat de Aldersafpraak over het realiseren van de Luchthaven Lelystad wordt gerealiseerd.

³³ In het Aldersakkoord uit 2008 staat dat Schiphol mag groeien tot 510.000 vliegbewegingen in 2020. Echter in januari 2015 is overeengekomen dat Schiphol vaker gebruik mag maken van vier banen in piekuren, in ruil voor een verlaging van het groeiplafond met 10.000 vliegbewegingen tot 500.000.

³⁴ In het convenant selectiviteit van het Aldersakkoord is opgenomen dat ruimte voor groei van het mainport gebonden vliegverkeer op Schiphol mogelijk wordt gemaakt door de groei van de luchthaven Eindhoven en de aanleg van een vliegveld nabij Lelystad.

7.2 Groei na 500.000 vliegbewegingen

In het Aldersakkoord is opgenomen dat Schiphol mag groeien boven de 500.000 vliegbewegingen mits verdergaande hinderbeperking wordt ingezet. De helft van de hinderbeperking mag worden ingezet voor de groei van luchtvaart, de andere helft is voor de omgeving (milieuwinst); dit is de 50-50 regel uit het Aldersakkoord. Meer hinderbeperking is mogelijk als er meer stillere vliegtuigen komen, er minder nachtvluchten plaatsvinden en aanvliegroutes en –procedures worden gebruikt die minder overlast veroorzaken.

De vraag is hoe de hinderbeperking wordt berekend. De praktijk leert dat een 10 dB afname in geluid voor het menselijk gehoor het gevoel geeft dat het geluidsniveau gehalveerd is. Rekenkundig ligt dit echter anders; 3 dB afname is rekenkundig de halvering van de geluidsbelasting. Indien een afname van 3 dB zou gecompenseerd kunnen worden met 50% meer vliegtuigbewegingen gaat de omgeving gegarandeerd meer hinder beleven omdat de geluidsbelasting niet merkbaar afneemt, maar het aantal vluchten wel toeneemt. Het is dan ook van belang dat bij de groei van de luchtvaart ook ingezet wordt op hinderbeleving. Daarnaast is het van belang dat de afname van hinder zo gelijkwaardig mogelijk over de Schipholregio verdeeld wordt en dat er zeker geen toename van hinder optreedt in deelgebieden.

Bestuurlijke inzet:

Eigen initiatief. Hinderbeleving een volwaardige plaats geven in het overleg in de Omgevingsraad Schiphol en de BRS over hinderbeperking.

Actiepunt:

A19: Actief inbrengen dat hinderbeleving een grote rol in de afwegingen moet spelen en dat er nergens in de Schipholregio sprake mag zijn van een toename van hinder.

7.3 Criteria voor gelijkwaardigheid

Het verdient aanbeveling de criteria voor gelijkwaardigheid³⁵ te evalueren. Ze worden immers ruimschoots onderschreden en het is de vraag of er dan nog enig sturend effect vanuit gaat. Voor de gelijkwaardigheidscriteria³⁶ geldt: het zijn generieke criteria voor de hele regio rond Schiphol. Het is daardoor moeilijk na te gaan waar je als individuele gemeente aan toe bent. Want tegelijk zijn de lokale handhavingpunten geen harde grens meer. In theorie kan een gemeente in de route van een bepaalde baan met veel huizen in de buurt een verbetering aanbrengen, waardoor ruimte ontstaat

³⁵ Bij de omrekening van K_e naar L_{den} zijn de dB waarden in bepaalde gebieden met ca 2 dB opgehoogd. Hierdoor is ook vooral het gelijkwaardigheids criterium in L_{den} te soepel.

³⁶ Een nadere uitleg over de gelijkwaardigheids criteria is te vinden op blz. 11

voor een grote verslechtering bij een baan waar de woningen verder weg zijn van de route. De dB belasting daar kan kleiner zijn, maar het aantal woningen - en dus het aantal mensen dat er last van heeft - veel groter. Als mensen gaan verhuizen naar een minder belast gebied kunnen ze een aantal jaren later nog eens extra? de dupe zijn. De lokale bescherming is essentieel voor zekerheid. Deze bescherming wordt ten dele geboden met de bepaling dat maatregelen niet tot hinderverplaatsing mogen leiden, maar zou na een evaluatie beter geborgd kunnen worden door een reëel gelijkwaardigheids criterium vast te stellen per baan.

Bestuurlijke inzet:

Eigen initiatief: (Voorstel) Inzetten op evaluatie van gelijkwaardigheids criteria met als doel om te verkennen of de gelijkwaardigheids criteria aangepast moeten worden (evt. per baan).

Actiepunten:

A20: Het entameren van een evaluatie in de BRS en/of het regioforum van de Omgevingsraad, over de gelijkwaardigheids criteria en onderzoeken of er mogelijkheid is tot een onderverdeling per start/landingsbaan.

8. COMMUNICATIE MET INWONERS

8.1 Communicatie met inwoners

Voor de communicatie over de vlieghinder bij Schiphol is het van belang te weten dat er ontzettend veel informatie (producten en dienstverlening) beschikbaar is voor omwonenden van Schiphol. Het aanbod is wel versnipperd en afkomstig van veel verschillende partijen. Omdat een groot deel van de communicatie met burgers informatieverstrekking betreft, is het van groot belang die zo laagdrempelig mogelijk te maken. De eerste stappen hiervoor zijn:

- Het aanbieden van een link naar informatie op de eigen gemeentelijke website. Uit onderzoek blijkt dat niet elke gemeentelijke website hieraan voldoet;
- Het aanbieden van informatie op de website van de omgevingsdienst met doorverwijsmogelijkheden naar alle relevante sites.

Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) is de belangrijkste informatiebron. De website www.bezoekbas.nl is vooral bedoeld als communicatiemiddel over individuele vlieghindergevallen. Daarnaast kan men hier achtergrondinformatie verkrijgen over beleid, regelgeving, meetposten etc. Dit is niet het medium voor inbreng in het overleg. Belanghebbenden kunnen hier ook een verzoek indienen voor informatie die eventueel kan leiden tot handhavend optreden van de Inspectie Luchtvaart en Transport.

De communicatie over vlieghinder bij Schiphol voor iedere gemeente met de eigen burgers vindt momenteel grofweg langs twee lijnen plaats:

- a) Georganiseerd, via de bewonersvertegenwoordiging, voor zover die in de eigen gemeente bestaat (zie 9.3).
- b) Van individuele burgers via raadsleden of de verantwoordelijke portefeuillehouder.

Uitgangspunten voor de communicatie met burgers zijn:

- 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 agenda).
- Hinderbeperking, externe veiligheid en gezondheid staan centraal in de communicatie. Indien van toepassing wordt ook gewezen op de specifieke regionale economische belangen van Schiphol en de noodzaak van het terugbrengen van CO₂-emissies;
- Voor specifieke individuele gevallen wordt altijd naar BezoekBAS.nl doorverwezen, tenzij sprake is van een structurele situatie waarvoor specifieke actie nodig is.

Bestuurlijke inzet:

"Eigen initiatief": met als doel heldere communicatie met de eigen inwoners en het scheppen van de juiste verwachtingen over de mogelijkheden en verantwoordelijkheden om de uitvoering van het vastgestelde nationale beleid te beïnvloeden en te informeren over onze Bestuurlijke Agenda en de bestuurlijke inzet.

Actiepunten:

A21: Het organiseren van (een) algemene publieksbijeenkomst(en) om te praten over de voortgang van het nationale beleid en in bijzondere situaties;

A22: Het beschikbaar stellen van een doorlinkmogelijkheid op de eigen gemeentelijke website en die van de Omgevingsdienst IJmond naar de website van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol.

9. UITVOERING

9.1 Beïnvloedingsmogelijkheden

De vlieghinder 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.

De Omgevingsraad is primair de plek van informatie-uitwisseling, onderhandeling en besluitvorming over de groeimogelijkheden van Schiphol en de hinderbeperking (toelichting zie hieronder). De Metropoolregio Amsterdam (MRA)³⁷ en het overleg rond de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol en Haarlemmermeer (SMASH) zijn relevant voor bestuurlijk overleg over de economische ontwikkeling van de regio en de relatie tussen wonen en Schiphol. Besluiten die daar genomen worden kunnen van invloed zijn op de groei, ontwikkeling en mogelijkheden voor hinderbeperking op Schiphol.

9.2 Omgevingsraad Schiphol en overlegstructuur

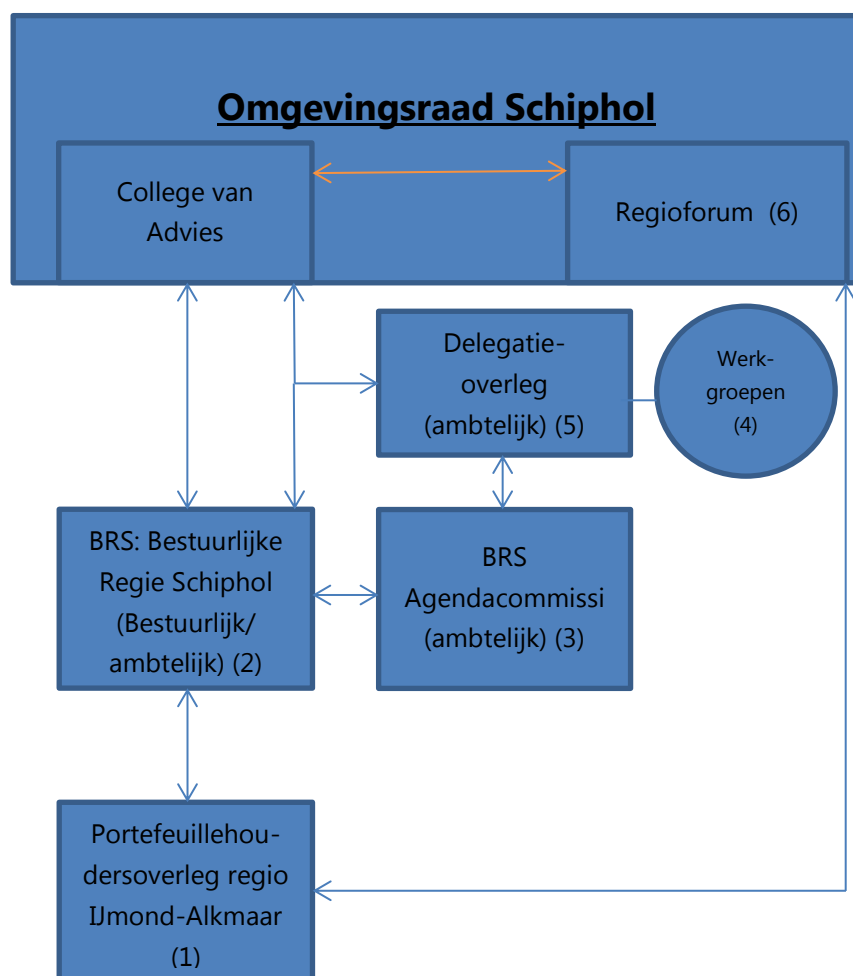
De Omgevingsraad Schiphol bestaat uit het College van Advies (voorheen de Alderstafel) en het Regioforum (grotweg voorheen de CROS). In het College van Advies zitten alle partijen aan tafel: de sector (KLM, LVNL, Schiphol), de overheden (ministerie I&M, provincie ZH en NH, gemeenten), bewonersvertegenwoordigers en maatschappelijke organisaties. Hier wordt overleg gevoerd en onderhandeld over de hinderbeperking in relatie tot de mainportontwikkeling van Schiphol. Voor de overheden geldt dat zij alleen kunnen deelnemen via de Bestuurlijke Regie Schiphol en uitsluitend? dan als zij binnen de 48 Lden contour vallen.

In het Regioforum zitten ook alle partijen aan tafel. Het Regioforum heeft informatie-uitwisseling tot doel over allerhande zaken die met Schiphol te maken hebben. Voorzitter Alders wil de twee overlegstructuren strikt gescheiden houden. Er bestaat dus geen hiërarchische of functionele relatie tussen de twee overlegfora. Enige vorm van informatie-uitwisseling tussen de twee vindt wel plaats. Dezelfde partijen zitten hier aan tafel: overheden, bewonersvertegenwoordigers, sector en maatschappelijke organisaties. De voorzitter van beide organen, Hans Alders, heeft zijn opdracht

³⁷ De gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest zijn lid van de MRA en nemen deel aan het overleg SMASH.

vanuit het ministerie. Hij rapporteert aan de staatssecretaris. Sinds de gemeenteraadverkiezingen van 2014 wordt het buitengebied (het gebied in de 48 Lden-contour) in het College van Advies vertegenwoordigd door de wethouder van Oegstgeest.

Overlegstructuur Schiphol



Rollen Omgevingsdienst:

- (1) Secretaris overleg
- (2) Deelnemers ambtelijk overleg, adviseur bestuurlijk overleg
- (3) Agendalid en deelnemer op ad hoc basis
- (4) Deelnemer aan ad hoc werkgroepen
- (5) Ad hoc deelname delegatie-overleg (in bijzondere gevallen)
- (6) Toehoorder

Het delegatie-overleg is het ambtelijk voorportaal van het College van Advies. Hier komen alle partijen bijeen om de agenda voor te bespreken. De Bestuurlijke Regie Schiphol wordt ondersteund door de agendacommissie BRS. Deze is ambtelijk en heeft als functie het voeren van de regie over de ambtelijke en bestuurlijke inbreng in de uiteenlopende overleggen.

De werkgroepen worden op ad hoc basis ingesteld. Veelal gebeurt dit op ambtelijk niveau in het delegatie-overleg.

Ons portefeuillehoudersoverleg Schiphol heeft als doel om tot onderlinge afstemming te komen met de bestuurders van Cluster Alkmaar-IJmond. Naar aanleiding van dit overleg brengen de portefeuillehouders standpunten in in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Namens het buitengebied (waar onze regio grotendeels toe behoort) zit portefeuillehouder Schiphol van de gemeente Oegstgeest in het College van Advies. Namens onze regio nemen de portefeuillehouders Schiphol van de gemeenten Uitgeest en Alkmaar deel aan het regioforum. Deelname aan het Regioforum is alleen mogelijk na betaling van lidmaatschapsgeld en als een gemeente zich binnen de 48 Lden contour bevindt.

9.3 Samenwerking

Het uitgebreide netwerk van contacten en organisaties rond Schiphol biedt veel mogelijkheden tot samenwerking. Ook hier maakt "polderend Nederland" zijn naam waar! Het gaat in het "dossier Schiphol" weliswaar om de uitvoering van vastgesteld nationaal beleid, er is toch ruimte voor inbreng. In de eerste plaats hecht de Tweede Kamer aan draagvlak in de Schipholregio. Bij de uitvoering van het beleid is regelmatig onderhandeling nodig over nader uit te werken punten en over onvoorziene knelpunten. Bij het zoeken naar knelpunten doen zich keuzemogelijkheden voor waarbij ook de belangen voor milieu en economie in het geding zijn.

De meest voor de hand liggende samenwerkingsmogelijkheden zijn:

a) De eigen regio IJmond-Alkmaar.

Samenwerking van gemeenten met bewonersorganisaties op het Schipholdossier is van groot belang. De belangen zijn in veel gevallen gelijklopend. Deze Bestuurlijke Agenda dient ter ondersteuning van die belangenbehartiging.

b) Buitengebied

Samenwerking met andere gemeenten in het buitengebied is belangrijk. Het buitengebied heeft bijvoorbeeld meer belang bij de toepassing van glijvluchten, minder gespreid aanvliegen en meer aanvliegen boven zee. Samenwerking is ook van belang om verschuiving van hinder in het buitengebied van de ene regio naar de andere regio te voorkomen. Voor de inbreng van de belangen van het buitengebied is momenteel de portefeuillehouder Schiphol uit Oegstgeest ook onze vertegenwoordiger in de BRS-delegatie in het College van Advies.

c) BRS

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is sinds de oprichting van de Alderstafel hét gremium voor de samenwerking van de provincie met de lokale overheden. De BRS streeft naar eensgezindheid binnen haar gelederen. Deelname aan de ambtelijke overleggen die het bestuurlijke overleg ondersteunen, is onontbeerlijk om in een vroeg stadium invloed uit te oefenen. De gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer en Amstelveen zitten, samen met de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, met de andere delegaties in het College van Advies (CvA)³⁸. Hiernaast zit de wethouder van Oegstgeest namens de gemeenten in het buitengebied in het CvA.

d) Bewonersorganisaties

In het werkgebied IJmond-Alkmaar zijn vier bewonersvertegenwoordigers actief met de milieuhinder van Schiphol (zie kader). Deze zijn samen met 17 andere organisaties aangesloten bij de bewonersvertegenwoordiging voor de Polderbaan (Cluster Polderbaan³⁹). Zij hebben gezamenlijk twee vertegenwoordigers in het Regioforum en, met alle clusters gezamenlijk, drie delegatieleden in het College van Advies.

Samen optrekken kan van belang zijn voor het draagvlak in de eigen regio en voor het beïnvloeden van de besluitvorming. Voor het overleg met bewonersorganisaties geldt: samen optrekken als het kan vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid. Prioriteit ligt bij de samenwerking in de eigen delegatie. Voor de gemeenten is dat de samenwerking in BRS-verband.

Organisaties Bewonersvertegenwoordigers Polderbaan in Omgevingsraad Schiphol⁴⁰
AVBU Uitgeest Platform Velsen Overlast Schiphol Platform Vlieghinder Regio Castricum (PVRC) Bewonersgroep Wijkermeerpolder

e) Maatschappelijke organisaties en sectorpartijen

Kamer van Koophandel Amsterdam e.o., VNO/NCW en Milieufederatie Noord-Holland zijn vertegenwoordigd in het Regioforum en het College van Advies van de Omgevingsraad. Kennis nemen van hun standpunten en samen optrekken kan van belang zijn om draagvlak te verwerven voor onze

³⁸ Deze overheden zijn tevens de ondertekenaars van de convenanten die ten grondslag liggen aan het Aldersakkoord.

³⁹ De vertegenwoordiging van de bewoners uit de omgeving van Schiphol vindt plaats via vijf geografisch afgebakende gebieden, de zogenaamde clusters. Deze clusters zijn gerelateerd aan de banen van Schiphol. De clusters vaardigen in totaal tien clustervertegenwoordigers af die deelnemen aan het overleg. Deze clustervertegenwoordigers zijn gekozen door de bewonersorganisaties die zich in de clusters hebben aangemeld.

⁴⁰ Voor actueel overzicht: <http://www.omgevingsraadschiphol.nl/organisaties/>

standpunten. De maatschappelijke organisaties mogen zelf geen voorstellen inbrengen maar kunnen wel hun steun uitbrengen voor standpunten die door anderen worden ingebracht.

De sector, vertegenwoordigd door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), NV Luchthaven Schiphol en KLM behartigt uiteenlopende belangen. Voor Schiphol, met het rijk en gemeente Amsterdam als grootaandeelhouders, geldt de groeidoelstelling van 500.000 vluchten. Air France-KLM valt daaronder als belangrijkste gebruiker. LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan en heeft als belangrijkste taak de veilige afhandeling van het luchtverkeer waarvoor zij verantwoordelijk is. De dialoog met de sector vindt alleen rechtstreeks plaats in het Regioforum en indirect via vertegenwoordigers in de BRS in het College van Advies.

9.4 Organisatie uitvoering en financiering

De organisatie van de uitvoering van de Bestuurlijke Agenda vergt geen extra middelen. De bestaande ambtelijke ondersteuning bij de Omgevingsdienst IJmond wordt, naast de bestuurlijke voorbereiding (regulieren taken), ingezet om tot uitvoering van de actiepunten te komen. Jaarlijks wordt over de voortgang van de uitvoering gerapporteerd aan het bestuurlijke overleg. Na twee jaar is er een tussenrapportage over de voortgang van de uitvoering bestemd voor de gemeenteraden en de IJmondcommissie. De voortgangsrapportage wordt ook gepubliceerd op de website van de omgevingsdienst.

Voor eventueel uit te voeren onderzoek wordt draagvlak gezocht in de Omgevingsraad Schiphol of bij externe financieringsbronnen. Uitvoering van actiepunten die inzet van onderzoek vergen zijn daarvan afhankelijk.

De fasering van de uitvoering van actiepunten wordt mede bepaald door de actualiteit en het draagvlak bij andere partijen (zie tabel ..). Jaarlijks vindt een korte evaluatie plaats en wordt bekeken of de Bestuurlijke Agenda actualisatie behoeft.

Onderwerp	Jaar
Uitbannen lawaaiige vliegtuigen	2016
Stillere vliegtuigen	2016
Terugbrengen van nachtelijke vlieghinder	2016
Aanvliegen en uitvliegen	2016
Veiligheid	2016 e.v.
Hinderbeleving	2017 e.v.
Ultrafijnstof	2016
Groei na 500.000 vliegbewegingen	2018
Criteria voor gelijkwaardigheid	2018

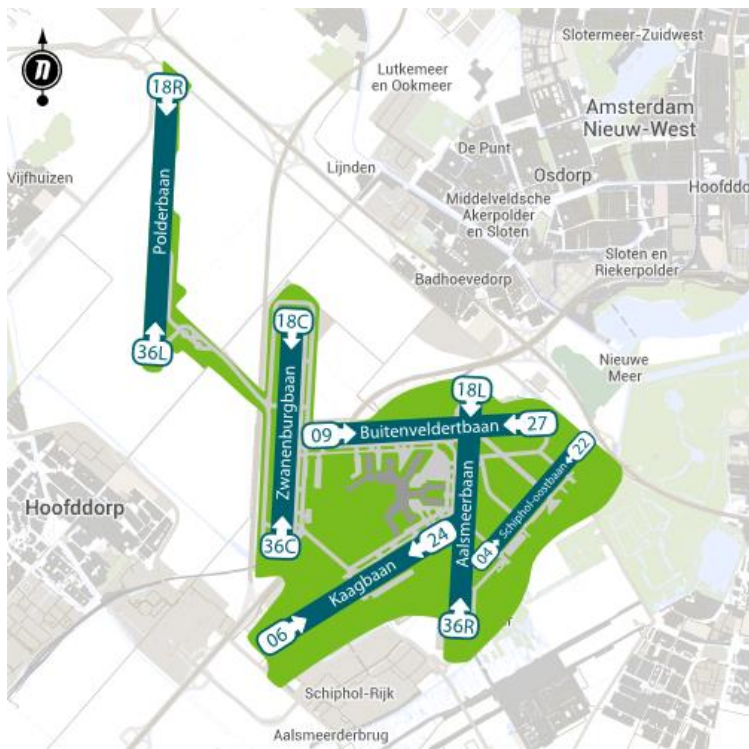
10. BIJLAGEN

10.1 Bijlage: Enkele publicaties over slaapverstoring door (vliegtuig)geluid

1. Annemans, L. (2004). *Gezondheidseconomische gevolgen van nachtvluchten*. Opgehaald 15 april, 2008, van <http://www.bruairlibre.be/IMG/pdf/annemans.pdf>
2. Annemans, L. (2005). *Gezondheidseconomische gevolgen van nachtvluchten in Oostende*. Opgehaald 15 april, 2008, van http://www.wiloo.be/nachtvluchten_gez_kost_annemans.doc
3. Blockmans, D., Vandeputte, A. & Masschelein, R. (2002). Gezondheidsklachten bij omwonenden van een internationale luchthaven. *Tijdschrift voor Geneeskunde*. 58 (21), 1398-1406.
4. Franssen, E., de Jong, R., Lebret, E., Miedema, H., van Poll, H., Vos, H., Walda, I. & Wiechen, C. (1998). *Hinder, slaapverstoring, gezondheids – en belevingsaspecten in de regio Schiphol, resultaten van een vragenlijstonderzoek*. RIVM rapport nr. 441520010. Opgehaald 15 april, 2008, van <http://rivm.openrepository.com/rivm/handle/10029/10051>
5. Nederlandse gezondheidsraad. Commissie Geluid en gezondheid. Geluid en gezondheid. Den Haag: Gezondheidsraad, 1994; publicatie nr. 1994/15. Opgehaald 20 november, 2008, van <http://www.gr.nl/pdf.php?ID=1087&p=165>
6. Passchier-Vermeer, W., Miedema, HME., Vos, H., Steenbekkers, HJM., Houthuijs, D. & Reijneveld, Sa. (2002). Slaapverstoring door vliegtuiggeluid. TNO rapport 2002.028. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Opgehaald 12 maart, 2008, van <http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/441520019.html>
7. Van Dormolen, M., Kamp, I., Vries-Griever, A.H.G. & Altena, K. (1987). *Omgevingslawaai, slaap en gezondheid*. 's-Gravenhage: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
8. De Conseth, L. & Annemans L. (2009) Invloed van de nabijheid van de luchthaven op slaapverstoring en gezondheidsproblemen bij inwoners van Oostende http://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/001/392/018/RUG01-001392018_2010_0001_AC.pdf

10.2 Banenstelsel

Schiphol heeft een banenstelsel met vijf start- en landingsbanen die tussen de 3.300 en 3.800 meter lang zijn en daarmee voor alle typen vliegtuigen geschikt zijn: de Kaagbaan (06-24), Zwanenburgbaan (18C-36C), Buitenveldertbaan (09-27), Aalsmeerbaan (18L-36R) en Polderbaan (18R-36L). Daarnaast is er nog de Schiphol-Oostbaan (04-22). Deze korte baan (ca. 2.000 meter) wordt vooral gebruikt door de kleine luchtvaart.



Amsterdam Airport Schiphol stelt de banen ter beschikking aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De luchtverkeersleiders wijzen ze vervolgens toe aan de vliegers. Het aantal banen dat gebruikt wordt is voornamelijk afhankelijk van het verkeersaanbod. Welke banen worden gebruikt, wordt in hoofdzaak bepaald door het weer, de milieuregels en verstoringen in de baanbeschikbaarheid. Ook zijn er beperkingen gesteld in de richting waarin en de tijden waarop banen gebruikt mogen worden. Voor meer informatie over het banenstelsel en het baangebruik zie <http://www.bezoekbas.nl/index.php>

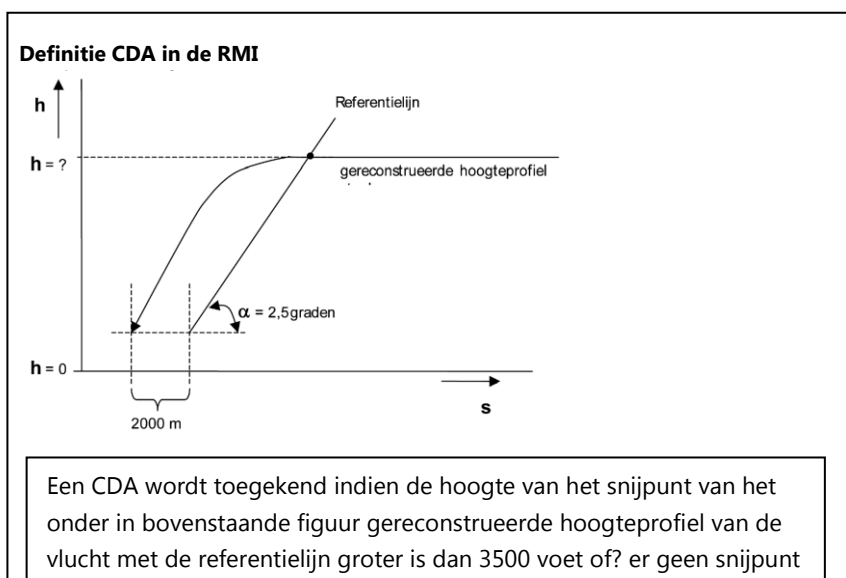
10.3 Glijvluchten – CDA-vliegen

1. Wat is een CDA?

Een Continuous Descent Approach (CDA) is een landingsprocedure waarbij de vliegtuigen in een continue daling de luchthaven naderen. Deze procedure is beter voor het milieu dan de procedure waarbij toestellen stapsgewijs dalen tot het punt waar de eindnadering wordt ingezet. Bij een CDA hoeven vliegtuigen minder horizontaal te vliegen, wat brandstof scheelt. De procedure is bovendien aanmerkelijk stiller doordat kleppen in een later stadium worden gebruikt en de nadering met minder motorvermogen kan worden uitgevoerd. Bovendien vliegt het vliegtuig gemiddeld hoger bij een CDA.

Er zijn twee soorten CDA: een CDA waarbij een vaste route wordt gevolgd en een zogeheten tactische CDA waarbij de route niet vastligt⁴¹. Bij een tactische CDA is sprake van een grotere horizontale spreiding in de aanvliegeroute en kan sprake zijn van meer geluidshinder.

Op Schiphol zijn bovendien in de nacht voor de hoofdlandingsbanen (Kaagbaan en Polderbaan) vaste naderingsroutes gedefinieerd (de zogenaamde transities) waarlangs de vluchten, indien mogelijk, worden afgehandeld. In de nacht wordt het naderende verkeer ook zodanig opgelijnd voor de baan dat de eindnadering op 3000 voet kan worden begonnen in plaats van 2000 voet overdag. Ongeveer 95% van de naderingen 's nachts vliegt een CDA-profiel conform de wettelijke definitie in de Regeling Milieu Informatie (RMI). De overige 5% van het verkeer vliegt een 3000 voet nadering conform RMI.



⁴¹ Second opinion on the application of CDA's at Schiphol Airport, Helios – 2008; documentnummer P1022D007

2. Wie is verantwoordelijk voor de (correcte) uitvoering van een CDA?

Piloten zijn zelf verantwoordelijk voor het voldoen aan de hoogte-restricties die gelden op de vaste naderingsroute of door de verkeersleider worden opgedragen en voor het invullen van de CDA-profiel.

3. Wanneer en onder welke omstandigheden mag de luchtverkeersleiding afwijken van vaste naderingsroutes?

De luchtverkeersleiding mag afwijken van vaste naderingsroutes indien dit noodzakelijk is vanwege de veiligheid, bijvoorbeeld vanwege een conflict met ander verkeer, een noodsituatie (medisch of technisch) weersomstandigheden (b.v. onweersbuien en beperkte zichtomstandigheden) of andere operationele omstandigheden (b.v. onderhoud aan banen, onderhoud aan technische systemen, het testen van technische systemen). Indien mogelijk wordt het verkeer dan nog steeds op 3000 voet opgelijnd in plaats van 2000 voet overdag.

4. Hoe vaak gebeurt dat?

Het afwijken van vaste nachtnaderingen gebeurt met enige regelmaat, maar de aantallen afwijkingen zijn beperkt. In de afgelopen 7 maanden (van .. maand en maand 2015) zijn er ongeveer 9600 vluchten geland op Schiphol tussen 22:30 en 06:30 uur. Hiervan heeft ongeveer 0,02% (200 vluchten) vanwege een veiligheidsreden geen vaste nachtnadering gevlogen of zijn van de vaste nachtnadering gehaald om een andere reden?. In driekwart van deze gevallen is het weer daarvan de oorzaak⁴².

⁴² **Bewoners ervaren vanaf ± 4.00 uur (in de nacht) meer geluid, hoe komt dat?** Luchtverkeersleiding Nederland heeft de nachtvluchten langs Castricum geanalyseerd en heeft geen bijzonderheden kunnen vinden ten aanzien van CDA's of de gevlogen tracks. Wel is geconstateerd dat vanaf 04.00 uur de verdeling van het vliegverkeer anders wordt. Daar waar in de vroege nacht vooral vliegtuigen uit de klasse 'medium' (bijvoorbeeld B737, A320) Castricum passeren, zijn dat in de late nacht voornamelijk vliegtuigen uit de klasse heavy (bijvoorbeeld B777, B747, A330). Een verklaring hiervoor is, dat in deze periode de intercontinentale vluchten richting Schiphol komen voor de verwerking van vracht en passagiers overdag. Deze grotere en zwaardere vliegtuigen veroorzaken meer geluid dan de vliegtuigen die eerder in de nacht vliegen.

10.4 Meten en rekenen⁴³

De geluidbelasting door vliegverkeer wordt berekend op basis van een groot aantal gegevens (zoals type vliegtuig, feitelijk gevlogen vliegpad, het moment van de dag dat is gevlogen). De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid heeft in 2005 onderzocht of het mogelijk is over te stappen van berekenen naar meten. Met een eenduidige oplossing is deze commissie echter niet gekomen. Omdat ook de luchtvaartsector wil weten in hoeverre het mogelijk is om daadwerkelijke metingen te gebruiken bij de geluidshandhaving van Schiphol, is Amsterdam Airport Schiphol gestart met een aantal proefmetingen ten zuiden van de Aalsmeerbaan. Daarvoor is gekozen omdat in het verlengde van deze baan op een geschikte afstand (6,5 km) al een meetpost van het NOMOS geluidmeetsysteem van Schiphol staat. Dit is ook de afstand waarop vliegtuigmotoren qua geluid internationaal gecertificeerd worden. Daarnaast is er ook direct aan de kop van de Aalsmeerbaan een meetpost geplaatst. De gemeten waarden van deze meetposten worden voor verdere studiedoeleinden gebruikt. Inmiddels zijn rond de 40 NOMOS-meetpunten geplaatst rond Schiphol (zie www.nomosonline.nl). Deze meetpunten hebben enkel een registrerende functie. Voor de handhaving van de regelgeving spelen ze geen enkele rol.

⁴³ Bron: BezoekBas.nl

10.5 Overzicht hinderbeperkende maatregelen

Het Convenant Hinderbeperkende maatregelen voor de middellange termijn is overeengekomen tussen de Ministeries van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen en Amsterdam, Luchtverkeersleiding Nederland, KLM en Schiphol Group. In het convenant staan diverse maatregelen om hinder in de regio als gevolg van het vliegverkeer te beperken:

- Nachtnadering Polderbaan
- Vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep
- Onderzoek zinvolle toepassing vaste bochtstraaltechniek
- Vliegroutes aanpassen
- Tariefsverhoging voor lawaaiige toestellen en nachtvluchten
- Uitgebreidere informatie over geluidsmetingen
- Vliegbewegingen online
- Minder geluid in vroege ochtend
- Stiller remmen
- Lokale hinder beperken
- Parallel starten optimaliseren

Bron: BezoekBas.nl