



Onderwerp Vaststelling bestuurlijke agenda vliegverkeer Schiphol regio Haarlem-IJmond-Alkmaar	
Nummer	2019/458144
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	OMB
Auteur	Plantaz, M.A.H.G.
Telefoonnummer	023-5113517
Email	mahgplantaz@haarlem.nl
Kernboodschap	De vast te stellen Bestuurlijke agenda vliegverkeer Schiphol beschrijft de gezamenlijke doelen en prioriteiten van 9 gemeenten in de regio Haarlem-IJmond-Alkmaar voor de inzet in het Schipholoverleg. Het betreft de gemeenten Haarlem, Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Bergen en Alkmaar. Door een gezamenlijke agenda kunnen de belangen van de regio beter behartigd worden. De bestuurlijke agenda sluit nauw aan bij de inzet van de Bestuurlijke Regie Schiphol en legt daarbinnen extra prioriteit bij de onderwerpen <i>geluidhinder</i> (voorstel vastlegging van een maximale geluidscontour van 48 dB Lden), <i>gezondheid</i> (GGD-vervolgonderzoek naar oorzaken slaapverstoring vliegverkeer: geluidsniveau, frequentie, tijdstip) en <i>nachtvluchten</i> (minder of stiller).
Behandelaar voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter informatie naar de commissie Beheer omdat de doorontwikkeling van het vliegverkeer en de voorwaarden daarvoor landelijk en regionaal onderwerp zijn van maatschappelijk debat en besluitvorming.
Relevante eerdere besluiten	Informatienota Ontwikkeling Schiphol (BBV 2018 / 836449) zoals ter kennisgeving aangenomen in de commissie Beheer van 17 januari 2019
Besluit College d.d. 25 juni 2019	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. De Bestuurlijke agenda vliegverkeer Schiphol 2019-2022 vast te stellen de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

Momenteel staat de ontwikkeling van de luchtvaart sterk in de belangstelling. Dit jaar zal de Tweede Kamer een besluit gaan nemen over de toekomstige groei van Schiphol. Na het mislukken van het overleg in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de adviesaanvraag hierover van de minister, zijn nu de minister en de Kamer aan zet. De bestuurlijke delegatie in de ORS, de BRS, onderstreept het grote belang van de mainport Schiphol voor onze economie. Maar voordat sprake kan zijn van verdere groei dienen de huidige afspraken in de wetgeving verankerd te worden. Het gaat hierbij om het Nieuwe Normen en Handavingsstelsel dat aangeeft hoe de start- en landingsbanen dienen te worden ingezet.

Hierna moeten afspraken over hinderbeperking door Schiphol worden nagekomen voordat sprake kan zijn van besluitvorming voor de lange termijn. Hiervoor dient de Luchtvaartnota het kader te bieden.

Om bij deze besluitvorming de belangen van de regio Haarlem-IJmond-Alkmaar beter te kunnen behartigen hebben gemeenten in dit gebied, gecoördineerd door de Omgevingsdienst IJmond (ODIJ), een actuele Bestuurlijke agenda vliegverkeer opgesteld (zie bijlage a). Het betreft de gemeenten Haarlem, Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Bergen en Alkmaar. De invalshoek is die van het leefklimaat en de gezondheid, omdat vooral die op regionaal niveau spelen. Belangrijke aspecten om mee te wegen zijn het strategisch belang van de mainportstatus van Schiphol op nationaal niveau en de uitvoering van het Klimaatakkoord van Parijs.

Er is geen sprake van gemeentelijke regelgeving die de luchtvaart raakt. Omgekeerd zijn er wel beperkingen vanuit de Wet luchtvaart: het Luchtvaart Indelingenbesluit (LIB; de luchtzijdige ruimtelijke ordening) en het Luchtvaartverkeersbesluit (LVB). Het LVB legt het aantal vliegbewegingen vast en de luchtverkeerswegen.

De minister en de Kamer stellen inbreng vanuit de regio op prijs en wegen die mee bij de besluitvorming. Bij de uitvoering van de Bestuurlijke Agenda is het belangrijk aansluiting te zoeken bij de standpunten van partijen met dezelfde belangen.

2. Besluitpunten college

Het college besluit:

1. De Bestuurlijke agenda vliegverkeer Schiphol 2019-2022 vast te stellen

3. Beoogd resultaat

Een heldere basis voor de behartiging van de belangen van de gemeenten in de regio Haarlem-IJmond-Alkmaar inzake het vliegverkeer door bekrachtiging van de samenwerking en formulering van gezamenlijke doelen en prioriteiten.



4. Argumenten

Samen optrekken binnen de regio geeft een krachtiger stem in de besluitvorming.

De gemeenten in de regio Haarlem-IJmond-Alkmaar liggen langs de buitenrand van het gebied waarmee in de besluitvorming over Schiphol rekening wordt gehouden vanuit milieuoogpunt. Tevens is er veel overlap wat betreft de vliegroutes die hinder veroorzaken. Onze regio ligt onder de aan- en uitvliegroute van vooral de Polderbaan en voor Haarlem eveneens de Kaagbaan. Beide banen zijn zogenaamde primaire banen die bij voorkeur en dus ook het meest intensief gebruikt worden. Belangen en prioriteiten komen zodoende vaak overeen voor meerdere of alle gemeenten binnen de regio, inclusief Haarlem. Door deze gedeelde belangen vooraf te identificeren -evenals eventuele tegenstellingen- en een gezamenlijk standpunt te formuleren kan dit namens een aanzienlijk gebied en fors aantal inwoners ingebracht worden in de overlegstructuren tussen Rijk, luchtvaartsector en omgeving. Daarnaast kan bij nauwe samenwerking meer expertise eenvoudig gedeeld worden.

Vaststelling van de Bestuurlijke Agenda past binnen het ingezet beleid

Eveneens vanwege sterkere bundeling met de regio en efficiënter gebruik van expertise heeft Haarlem per 1 januari 2019 zijn 'Schipholbeleid' toegevoegd aan het takenpakket belegd bij de Omgevingsdienst IJmond (ODIJ), die reeds de bestuurlijke agenda van de overige gemeenten (IJmond-Alkmaar) coördineerde. In 2018 nam Haarlem al deel in gezamenlijke zienswijzen en werd het betrokken bij het voorbereiden van de voorliggende Bestuurlijke Agenda. Met de vaststelling daarvan wordt de deelname van Haarlem aan de regionale samenwerking programmatisch bekrachtigd. Daarnaast sluit de Bestuurlijke Agenda aan bij de eerder door Haarlem onderschreven opstelling van de Bestuurlijke Regie Schiphol inzake de ontwikkeling van Schiphol.

De context van de verdere ontwikkeling van Schiphol is gewijzigd

Een sterke doorgroei van het luchtverkeer na 2020 is niet meer vanzelfsprekend. Dit besef is er ook bij de sector zelf. Oorzaak is een aantal kwesties dat de afgelopen jaren aan de orde is gesteld: de veiligheid van het vliegverkeer, de gezondheidsgevolgen van ultrafijnstof en slaapverstoring door nachtvluchten, de CO₂-uitstoot van het luchtverkeer, de door Schiphol niet nagekomen afspraken voor hinderbeperking en de noodzakelijke herindeling van het luchtruim. Bij de sector lijkt nu ook het besef gekomen dat de tijd van hoge groei voorbij is en het vizier gericht moet worden op kwaliteit. Deze gewijzigde context werkt door in de actuele versie van de Bestuurlijke Agenda.

De Bestuurlijke Agenda sluit nauw aan bij de inzet van de Bestuurlijke Regie Schiphol

De inzet van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS¹, de bestuurlijke delegatie in de ORS) ligt vast. Die is akkoord bevonden door de colleges van GS van de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Flevoland en Utrecht en de portefeuillehouders Schiphol van 44 gemeenten. Hoofddoelstelling is behoud van

¹ De BRS is het samenwerkingsverband van de gemeenten en de vier randstadprovincies. Een kleine afvaardiging (de BRS-delegatie) neemt deel aan de onderhandelingstafel van de Omgevingsraad Schiphol. Delegatieleider is de gedeputeerde voor Schipholzaken van provincie Noord-Holland.

de mainportstatus van Schiphol en ook groei. Hoeveel die groei kan zijn voor de lange termijn moet in de Luchtvaartnota worden vastgesteld. Dit is een rijks-aangelegenheid. De inzet van de BRS is dat afspraken goed worden vastgelegd over de randvoorwaarden waarbinnen die groei kan plaatsvinden. De BRS stelt daarom een knip in de besluitvorming voor die de minister nu lijkt te gaan volgen. Inzet is een knip tussen wettelijke verankering van het in de praktijk toegepaste Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel voor de korte termijn en wachten met besluitvorming over de toekomstige groeiontwikkeling, te nemen in het kader van de Luchtvaartnota, voor de lange termijn. In de tussenliggende periode moeten antwoorden komen over dringende zaken waaronder de veiligheid, de gezondheid en de hinderbeperking. De Bestuurlijke Agenda neemt deze punten over.

De Bestuurlijke Agenda legt op enkele punten regionale prioriteit, met aanvullingen.

Het betreft de volgende aandachtspunten /initiatieven (zie ook de tabel op pagina 4 van bijlage a):

- Gezondheid:
 - Inschakelen van GGD voor vervolgonderzoek naar oorzaken slaapverstoring door vliegverkeer (geluidsniveau, frequentie, tijdstip).
- Geluidhinder:
 - Onderzoeken van de mogelijkheid een maximale 48 Lden contour te fixeren. Gebieden buiten 48Lden worden nu niet in hinderberekeningen betrokken. De huidige 48 Lden contour is geen vaste contour en kan dus verschuiven. Het is voor bewoners niet duidelijk of en hoeveel hinder zij in de toekomst kunnen verwachten.
 - Steekproefsgewijs vergelijken van gemeten en berekende waarden.
- Nachtvluchten:
 - Hinderbeperkende voorstellen indienen: Regio Haarlem-IJmond-Alkmaar bevindt zich onder de nachtelijke aan- en uitvliegroute van de Polderbaan en ondervindt in de nacht ook overlast van de inzet van de Kaagbaan en de Zwanenburgbaan. Vermindering nachtelijke vlieghinder door minder vluchten en beter aan- en uitvliegen (NADP1). Hiervoor worden hinderbeperkende voorstellen ingediend.
 - Monitoren geluid en aantallen melders van hinder.

Financiële paragraaf

Het besluit heeft geen financiële consequenties.

5. Risico's en kanttekeningen

Het college plaatst vraagtekens bij de opvang van groei van Schiphol op vliegveld Lelystad.

De BRS blijft in zijn inzet met betrekking tot de ontwikkeling van Schiphol uitgaan van een onverkort doorgaan van de verplaatsing van vluchten die niet noodzakelijk zijn voor de mainportfunctie van Schiphol naar vliegveld Lelystad. Deze afspraak (van de Alderstafel) moet ruimte vrijmaken voor selectieve groei van Schiphol binnen deze mainportfunctie.

Het college staat kritisch tegenover deze verplaatsing naar Lelystad nu steeds duidelijker wordt dat daarmee relevante milieuhinder van vliegverkeer uitgebreid wordt naar nieuwe gebieden. Bovendien



blijft de groei van de CO2-uitstoot toenemen met het totale aantal vluchten, ongeacht spreiding over meerdere vliegvelden.

De Bestuurlijke agenda sluit nauw aan bij de BRS-inzet, en ondersteunt daarmee in principe ook diens uitgangspunt over Lelystad. Maar 'Lelystad' behoort niet tot de in de agenda benoemde onderwerpen en/of prioriteiten van de regio. En in de agenda zijn wel veel punten benoemd die ook relevant zijn voor een kritische herbezinning op de inzet van Lelystad voor groei van Schiphol. Dit betreft o.a. onderzoek naar inzet van schonere alternatieven zoals de trein; meewegen stikstofdepositie; onderzoek naar hinderbeleving en gezondheidseffecten en inzetten op meewegen van hinder beneden 48 dB.

Het college ziet daarom geen belemmeringen om de Bestuurlijke Agenda te onderschrijven.

6. Uitvoering

- De uitvoering van de Bestuurlijke Agenda vindt plaats door de ODIJ binnen de tussen de Omgevingsdienst en Haarlem lopende overeenkomst uitvoering Schipholtaken;
- De pers wordt daags na besluitvorming geïnformeerd in een persbericht van de ODIJ, namens de gezamenlijke gemeenten van de regio Haarlem-IJmond-Alkmaar.
- Jaarlijks vindt een evaluatie plaats.

7. Bijlagen

A: Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol 2019-2022