

Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol 2019-2022



Hans Olsthoorn en Bart van de Bovenkamp, Omgevingsdienst IJmond april 2019

Inhoudsopgave

1. Aanleiding

- 1.1 Toekomstige ontwikkeling Schiphol
- 1.2 Belangrijkste bronnen van vlieghinder

2. Evaluatie Bestuurlijke Agenda 2016-2020

3. Bestuurlijke Agenda periode 2019-2022

- 3.1 De context
- 3.2 Aansluiten op inzet BRS
- 3.3 Prioriteiten regio Haarlem-IJmond-Alkmaar
 - 3.3.1 Geluid en hinderbeleving
 - 3.3.2 Nachtvluchten en gezondheid
 - 3.3.3 Wonen en vliegen

4. Werkwijze

- 4.1 Samenwerking
- 4.2 Omgevingsraad Schiphol en overlegstructuur
- 4.3 Organisatie uitvoering en financiering
- 4.4 Programmering 2019

Bijlage 1: Aantal melders vlieghinder per gemeente/woonkern

Bijlage 2: Actiepunten Bestuurlijke Agenda Regio Haarlem-IJmond-Alkmaar

Figuur op voorpagina: nachtelijke aan- en uitvliegroutes op Schiphol

Samenvatting

De komende jaren zal de Tweede Kamer opnieuw besluiten gaan nemen over de verdere ontwikkeling van Schiphol. Het Aldersakkoord loopt in 2020 af en nu al wordt nagedacht over de tijd daarna. Hiernaast wordt gewerkt aan de luchtvaartnota. Wordt het doorgroeien en zo ja tot hoe ver en onder welke voorwaarden? De regio Haarlem-IJmond-Alkmaar ligt dicht tegen Schiphol aan. Een groot deel ervan ligt in de 48 Lden-geluidszone en tevens in de aan- en uitvliegroutes van het nachtelijk vliegverkeer. Bovendien is er het belang van de werkgelegenheid en het gemak van snelle vliegverbindingen. De besluitvorming treft onze regio dus direct op alle fronten en vooral in het leefmilieu, ruimtegebruik, werkgelegenheid en de volksgezondheid.

Deze bestuurlijke agenda dient om de belangen van onze regio te behartigen. De invalshoek is die van het leefklimaat en de gezondheid, omdat die vooral op regionaal niveau spelen. Daarbij houden we wel het economisch belang en de werkgelegenheid voor de regio in het vizier. De kerntaak van de gemeenten in het Schipholdossier is in feite om de belangen van wonen en vliegen (en de werkgelegenheid die daarmee samenhangt) goed tegen elkaar af te wegen. Dit met het strategisch belang van de mainportstatus van Schiphol op nationaal niveau en de uitvoering van het Klimaatakkoord van Parijs in gedachten. 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.

De context van de verdere ontwikkeling van Schiphol is ingrijpend gewijzigd. Een sterke doorgroei van het luchtverkeer na 2020 is niet meer vanzelfsprekend. 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 is nu ook het besef gekomen dat de tijd van hoge groei voorbij is en dat het vizier gericht moet worden op kwaliteit.

De veranderde context van de nieuwe Bestuurlijke Agenda voor het vliegverkeer van Schiphol voor onze regio is dus gewijzigd ten opzichte van die van de vorige agenda. De nieuwe agenda sluit nauw aan op die van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)¹ en stelt enkele prioriteiten die voor onze regio van extra belang zijn. De insteek van de BRS is de volgende: in de besluitvorming over Schiphol wil zij een knip tussen enerzijds legalisering van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel en anderzijds wachten met besluitvorming over de toekomstige groeiontwikkeling. Binnen de gestelde prioriteiten van de BRS krijgen de volgende punten extra aandacht: (1) Geluid en hinderbeleving. Dit aspect betreft de vlieghinder in zijn volle context en verdient daarom extra aandacht. (2) Vermindering nachtelijke vlieghinder. Onze regio 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 Zwanen-burgbaan.

Regio Haarlem-IJmond-Alkmaar pleit voor onderzoek naar de mogelijkheden voor een uitbreiding van het wettelijk beschermde gebied, omdat ook buiten het wettelijke beschermingsgebied in Castricum, Heiloo, Alkmaar en Bergen veel hinder wordt ondervonden.

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.

Onderwerpen Bestuurlijke Agenda regio Haarlem-IJmond-Alkmaar

Onderwerp	Inzet BRS	Regionale inzet
CO2 en overige uitstoot van luchtverontreinigende stoffen	Luchtvaart maakt nu nog geen deel uit van de Europese klimaatafspraken en het nationale Energieakkoord. In de Luchtvaartnota moet het Kabinet adresseren welke maatregelen - al dan niet in Europees verband - genomen moeten worden om het terugdringen van CO2 door de luchtvaart te realiseren. Hiervoor worden concrete doelstellingen uitgewerkt. Ook de stikstofdepositie ten gevolge van de luchtvaart verdient aandacht. Daarnaast moet onderzocht worden of op Schiphol het prijsmechanisme (tariefstelling) bij het terugdringen van uitstoot, een grotere rol kan spelen. Ook de substitutie van vliegtuig door trein voor de intra Europese korte afstanden, moet in dit kader worden onderzocht.	Steunen + volgen.
Luchthaven in zee	De BRS ondersteunt het onderzoek naar een luchthaven in zee inclusief daarbij behorende infrastructuur en landzijdige functies.	De regio is kritisch over een luchthaven in zee en wil betrokken worden bij vervolgonderzoek.
(Ultra)fijnstof	In 2020 worden de eerste resultaten verwacht van het RIVM onderzoek naar ultrafijnstof. In de Luchtvaartnota moet worden aangegeven hoe hier verder mee om te gaan.	Steunen + volgen.
Geluidhinder (prioriteit)	<p>Geluidhinder is gebaseerd op berekeningen. De ervaring leert dat dit het wantrouwen van de omgeving vergroot. Onderzocht moet worden in hoeverre real-time metingen van geluid een bijdrage kunnen leveren aan het herstel van vertrouwen van de omgeving.</p> <p>De hinderbeleving is in de afgelopen jaren veranderd. Naast het geluidsniveau wordt met de sterke toename van het aantal vluchten (t.o.v. 2003) de intensiteit van de hinder steeds meer als knelpunt genoemd. De pauzes tussen de pieken zijn korter of zelfs afwezig. Daarmee ontstaat er een continue verstoring, de rustmomenten zijn weggevallen.</p>	<p>Eigen initiatief.</p> <p>1. De huidige 48 Lden contour is geen vaste contour. Hierdoor kan het gebied binnen deze contour wijzigen. Het is voor bewoners dan ook niet duidelijk of en hoeveel hinder zij in de toekomst kunnen verwachten. Onderzoeken of het fixeren van een maximale 48 Lden geluidscontour mogelijk is.</p> <p>2. Steekproefsgewijs onderzoek laten doen naar de gemeten waarden ten opzichte van de berekende waarden.</p>

Onderwerp	Inzet BRS	Regionale inzet
Veiligheid (OVV-rapport)	Bij verdere duurzame ontwikkeling worden de aanbevelingen van het OVV in acht genomen. Dat betekent dat er een integrale veiligheidsanalyse beschikbaar dient te zijn. Inzichtelijk moet worden gemaakt wat dat betekent voor het strikt preferentieel vliegen en de (her)indeling van het luchtruim.	Steunen + volgen
Gezondheid (prioriteit)	Er moet onderzoek komen naar de lange termijn effecten van luchtvaart op Schiphol op de gezondheid. Het destijds stopgezette onderzoek in het kader van GES (gezondheidseffecten Schiphol) moet, onder aansturing van RIVM en GGD's, worden hervat.	Steunen + eigen initiatief Inschakelen van GGD voor vervolgonderzoek. Vervolgonderzoek naar oorzaken slaapverstoring door vliegverkeer (geluidsniveau, frequentie, tijdstip).
Nachtvluchten (prioriteit)	De BRS pleit voor het beperken van het aantal nachtvluchten, met het oog op de beperking van de slaapverstoring en de effecten daarvan op de gezondheid, zonder dat de hubfunctie in gevaar komt. Inzichtelijk moet worden gemaakt in hoeverre het verplaatsen van het nachtelijk verkeer naar elders of naar overdag mogelijk is. Wij vragen dat nu gestart wordt met een onderzoek naar een gedeeltelijke nachtsluiting.	Steunen + eigen initiatief Aanvullend: minder nachtelijke vlieghinder. Door minder vluchten en beter aan- en uitvliegen (NADP1). Hiervoor worden hinderbeperkende voorstellen ingediend. Monitoren geluid en aantallen melders van hinder.
Luchtruimherziening	Inzicht is nodig in de effecten van de herindeling van het luchtruim inclusief de introductie van een vierde fix en een eventueel ander operationeel concept voor de situatie op de grond. Hier ligt ook een relatie met de aanbevelingen van het OVV.	Steunen + volgen.
Mitigeren en compenseren	Er dient extra inzet te komen voor hinderbeperkende, dan wel compenserende, maatregelen voor die gebieden die ten gevolge van de toegenomen inzet van vooral de secundaire banen onevenredig nadeel ondervinden.	Steunen + volgen
Governance	Het Schipholdossier vraagt om een nadrukkelijke regie vanuit het Rijk (zie ook daarover het OVV rapport). Er dient een grondige evaluatie plaats te vinden van de werking van de ORS.	Steunen + volgen. Indien van eigen voorstellen.

1. Aanleiding

1.1. Toekomstige ontwikkeling Schiphol

De komende jaren zal de Tweede Kamer opnieuw besluiten gaan nemen over de verdere ontwikkeling van Schiphol. Het Aldersakkoord loopt in 2020 af en nu al wordt nagedacht over de tijd daarna. Hiernaast wordt gewerkt aan de Luchtvaartnota. Wordt het doorgroeien en zo ja tot hoe ver en onder welke voorwaarden? De regio Haarlem-IJmond-Alkmaar ligt dicht tegen Schiphol aan. Een groot deel ervan ligt in de 48 Lden-geluidszone en ook nog eens in de aan- en uitvliegroutes van het nachtelijk vliegverkeer. Bovendien is er het belang van de werkgelegenheid en het gemak van snelle vliegverbindingen. De besluitvorming treft onze regio dus direct op alle fronten en vooral in het leefmilieu, ruimtegebruik, werkgelegenheid en de volksgezondheid.

Deze Bestuurlijke Agenda dient om de belangen van onze regio te behartigen. De invalshoek is die van het leefklimaat en de gezondheid, omdat die vooral op regionaal niveau spelen. De invalshoek is die van het leefklimaat en de gezondheid, omdat die vooral op regionaal niveau spelen. Daarbij houden we wel het economisch belang en de werkgelegenheid voor de regio in het vizier. De kerntaak van de gemeenten in het Schipholdossier is in feite om de belangen van wonen en vliegen (en de werkgelegenheid die daarmee samenhangt) goed tegen elkaar af te wegen. Dit met het strategisch belang van de mainportstatus van Schiphol op nationaal niveau en de uitvoering van het Klimaatakkoord van Parijs in gedachten. De minister en de Kamer stellen inbreng vanuit de regio op prijs en om die mee te wegen bij de besluitvorming. Bij de uitvoering van de Bestuurlijke Agenda is het belangrijk aansluiting te zoeken bij de standpunten van partijen met dezelfde belangen.

1.2 Belangrijkste bronnen van vlieghinder

De regio Haarlem-IJmond-Alkmaar ligt vooral onder de aan- en uitvliegroute van de Polderbaan en de Kaagbaan en in mindere mate de Zwanenburgbaan en de Buitenveldertbaan. De Polderbaan en de Kaagbaan zijn preferente banen, dat wil zeggen dat die banen bij voorkeur worden gebruikt omdat die relatief de minste hinder met zich meebrengen, vooral in de gebieden dicht bij Schiphol. De meeste vluchten komen dus van en gaan naar die banen (tabel 1). - De belangrijkste bronnen van vlieghinder in onze regio zijn dan:

1. Het laag aanvliegen op de Polderbaan vanuit het noorden op een hoogte van 2000 ft (ca. 600 m.). Vooral de kernen van de gemeenten Uitgeest, Castricum, Heiloo, Bergen en Alkmaar ondervinden hiervan veel hinder. Deze hinder komt het meest naar voren bij mooi weer en bij een hoge intensiteit van het aanvliegen, waardoor momenten van rust in de lucht langdurig afwezig blijven (afbeelding 1).
2. Het aanvliegen op de Polderbaan vanuit het noorden in de nacht bij zuidelijke windrichtingen. Sinds de tijdelijke sluiting van de oostelijke nachtelijke aanvliegeroute Artip2c komt al het nachtelijke vliegverkeer in normale omstandigheden vanuit de Noordzee binnen bij Egmond. Via een vaste route wordt het verkeer van een hoogte van ca. 4000 ft vanaf zee via Castricum en Uitgeest naar de Polderbaan geleid. De hinder die hiermee gepaard gaat treft vooral de kernen van Uitgeest, Castricum, Heiloo en Bergen.

3. Het uitvliegen vanaf de Polderbaan overdag over Velsen en Beverwijk bij noordelijke windrichtingen (afbeelding 2). Overdag mogen de vliegtuigen boven een hoogte van 900 meter op instructie van de vliegleiding de luchtverkeersweg verlaten. 's Nachts is de hoogte 2700 meter. Beneden die hoogtes in beperkte mate (overdag op jaarbasis bij maximaal 3 procent van alle starts, 's nachts bij maximaal 0,05 procent). Het zijn juist de afwijkingen van de routes die tot relatief veel klachten aanleiding geven.
4. Het starten van de Kaagbaan en gebruik van de vaste bochtstraal in noordoostelijke richting (Spijkerboorroute) leidt tot meldingen van vlieghinder. De route kruist Haarlem-Schalkwijk (zie afbeelding 3).
5. Het aan- en uitvliegen op alle banen leidt tot vlieghinder in het duingebied. In de Amsterdamse Waterleidingduinen vooral door landend vliegverkeer op de Kaagbaan bij noordelijke windrichtingen (zie afbeelding) en in de Kennemerduinen van startend vliegverkeer vanaf de Polderbaan.
6. Naast klachten over vlieghinder zijn er ook meldingen over kerosinestank en een gevoel van onveiligheid. In onze regio gaat het hierbij om een relatief gering aantal klachten.

Hiernaast is er ook sprake van vliegverkeer dat de Zwanenburgbaan aandoet dan wel daarvan afkomstig is. Hiervan is vooral sprake als de Polderbaan door onderhoud buiten gebruik is. Bij extreme omstandigheden, bijvoorbeeld sterke oosten- of westenwind kan er zelfs verkeer komen van bijvoorbeeld de Buitenveldertbaan. Dit treft dan vooral de gemeenten in het zuiden van onze regio: Velsen, Beverwijk en Haarlem. Haarlem heeft hiernaast ook overlast van de Kaagbaan (zie onder). In het algemeen geldt dat afwijkingen van het bestaande patroon tot relatief de meeste klachten leiden.

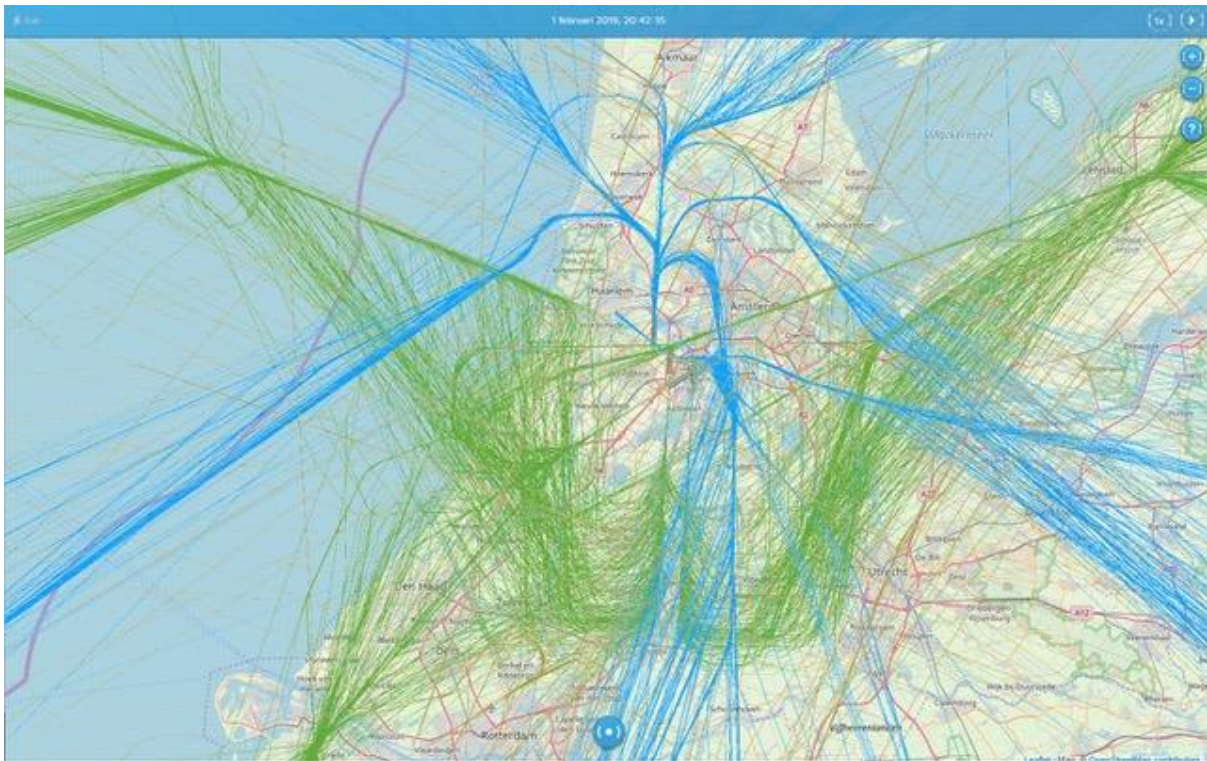
Afbeeldingen 4 en 5 geven het aantal melders van vlieghinder voor de jaren 2016-2018. Over de interpretatie van de gegevens over melders en meldingen het volgende. Veel mensen kiezen ervoor om niet te melden, of niet meer te melden, omdat het toch niet helpt. Schommelingen in het aantal meldingen hangen samen met de weersomstandigheden in een jaar. Mooi weer leidt over het algemeen tot meer klachten. Baanonderhoud is ook een bron van extra meldingen, vooral als de primaire banen, de Polderbaan en de Kaagbaan, in onderhoud zijn.

Tabel 1: aantal vliegbewegingen Schiphol - Polderbaan – Kaagbaan (uit evaluaties gebruiksprognoses 2015-2018)

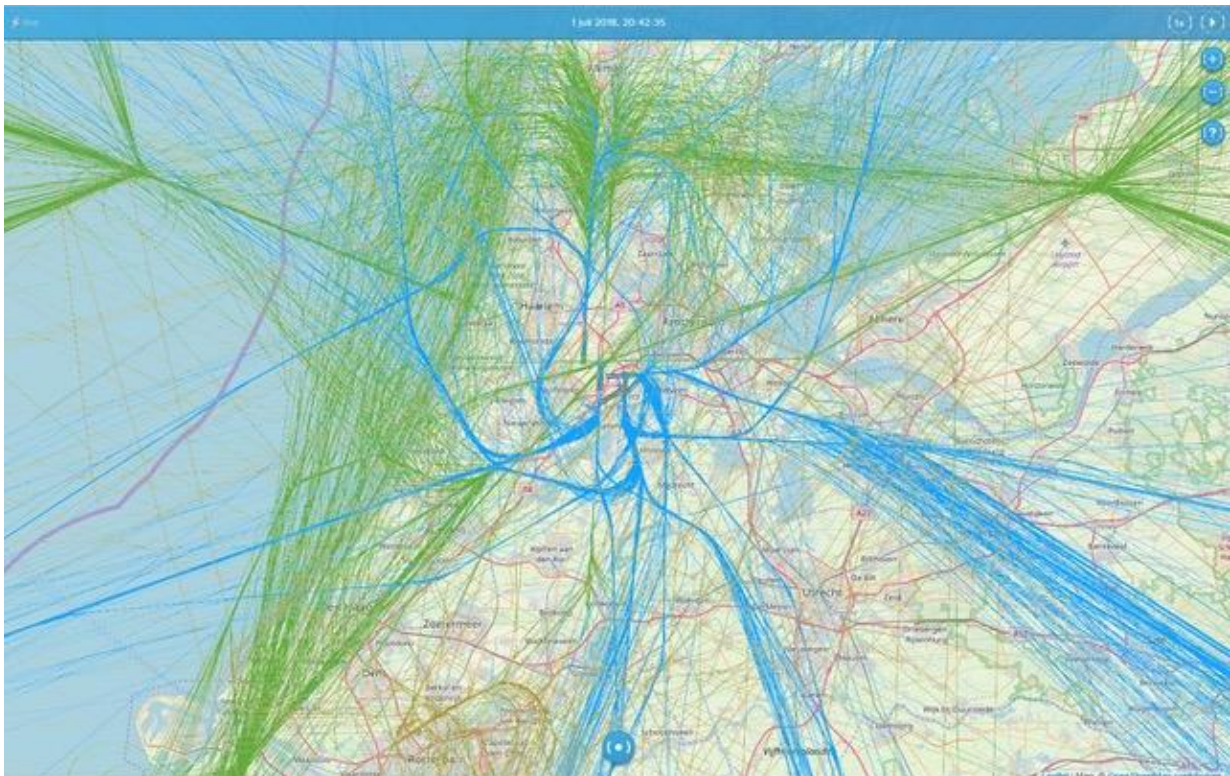
	2015	2016	2017	2018
Totaal Schiphol	449.000	475.000	495.000	497.000
Polderbaan				
Landingen	89.000	96.000	101.000	80.000
Starts	55.000	54.000	54.000	65.000
	134.000	150.000	155.000	145.000
Kaagbaan				
Landingen	48.000	45.000	30.000*	85.000
Starts	91.000	96.000	78.000*	56.000
	139.000	141.000	108.000*	141.000

*Verlaging i.v.m. langdurig groot onderhoud aan de baan en daarom buiten gebruik

Afbeelding 1: Aanvliegen (groen) en uitvliegen (blauw) op 1 februari 2019 bij noordelijke windrichting

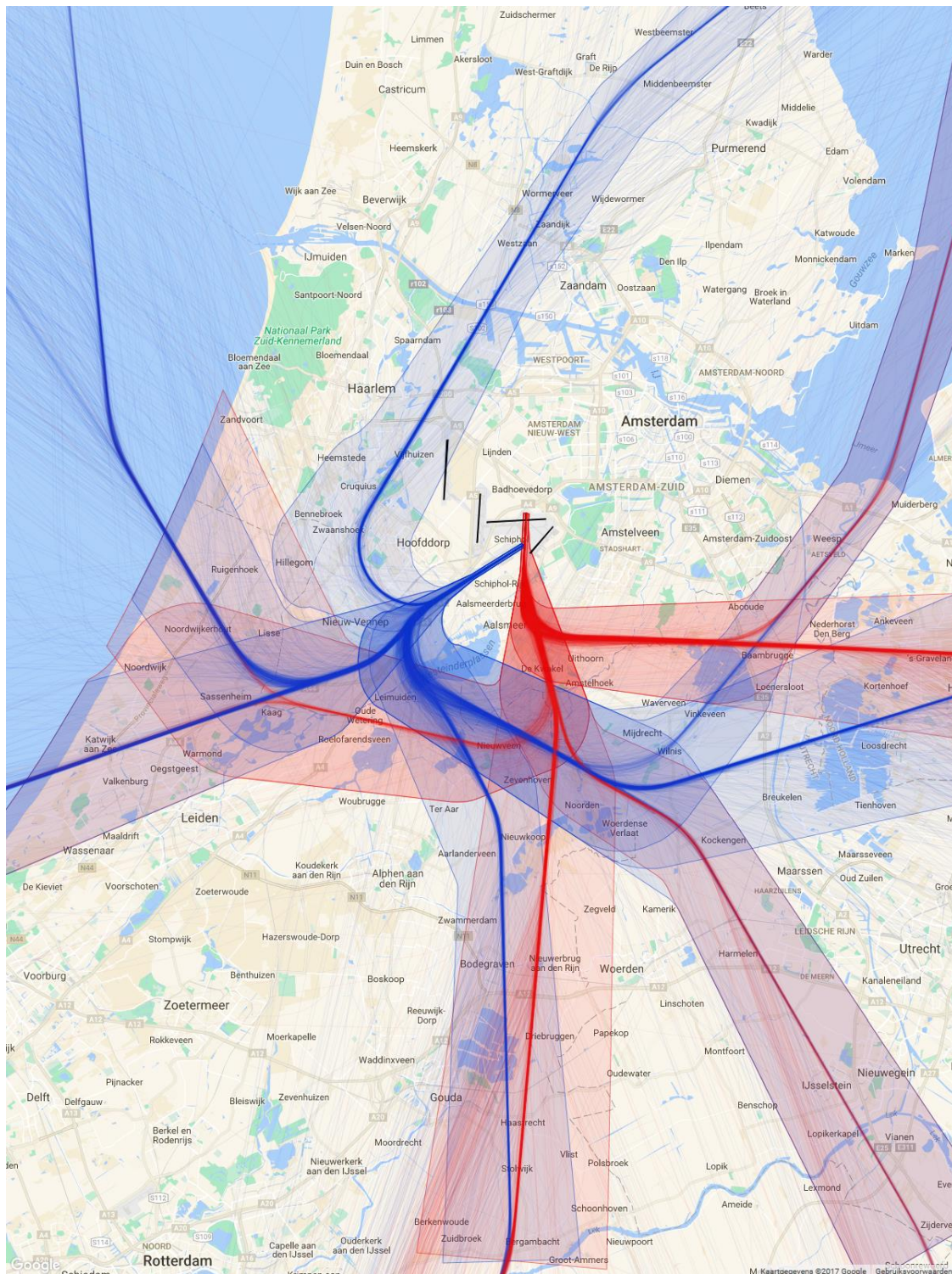


Afbeelding 2: Aanvliegen en uitvliegen op 1 juli 2018 bij zuidelijke windrichting

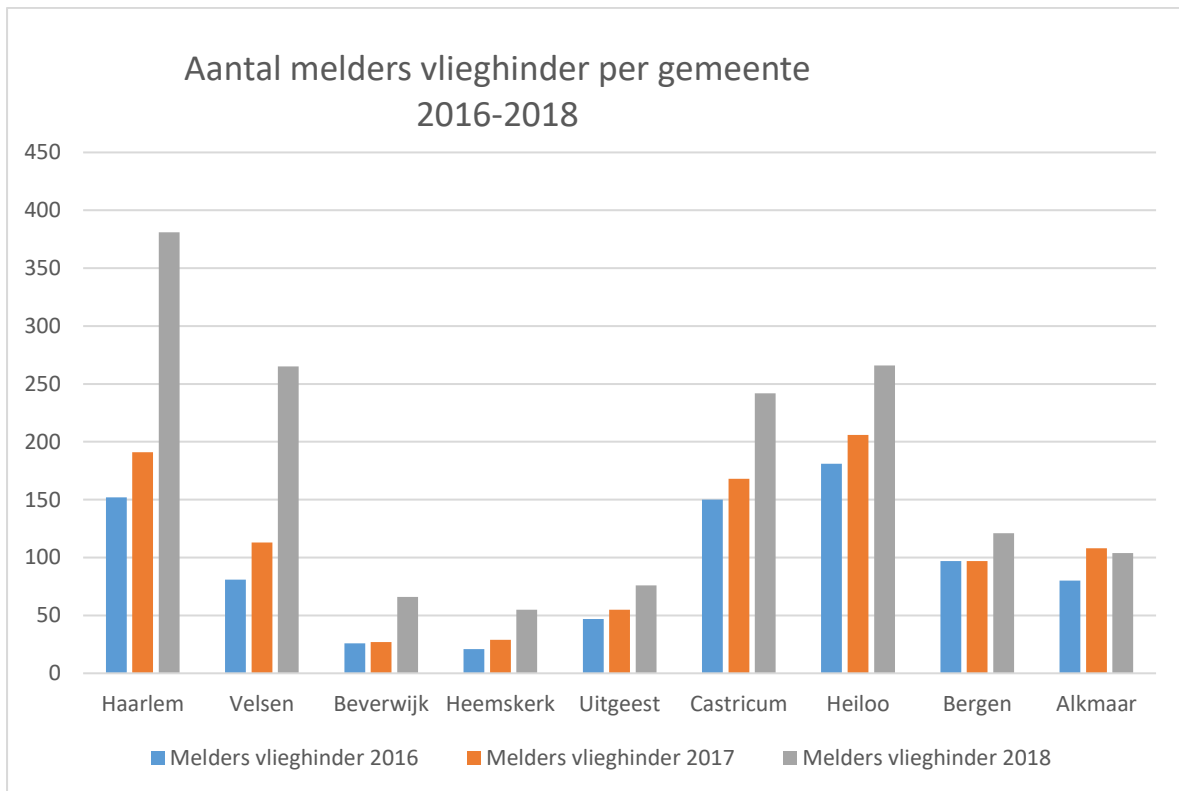


Bron: "Vliegverkeer InZicht" De officiële site van de ORS. <https://flighttracking.casper.aero/ams/>

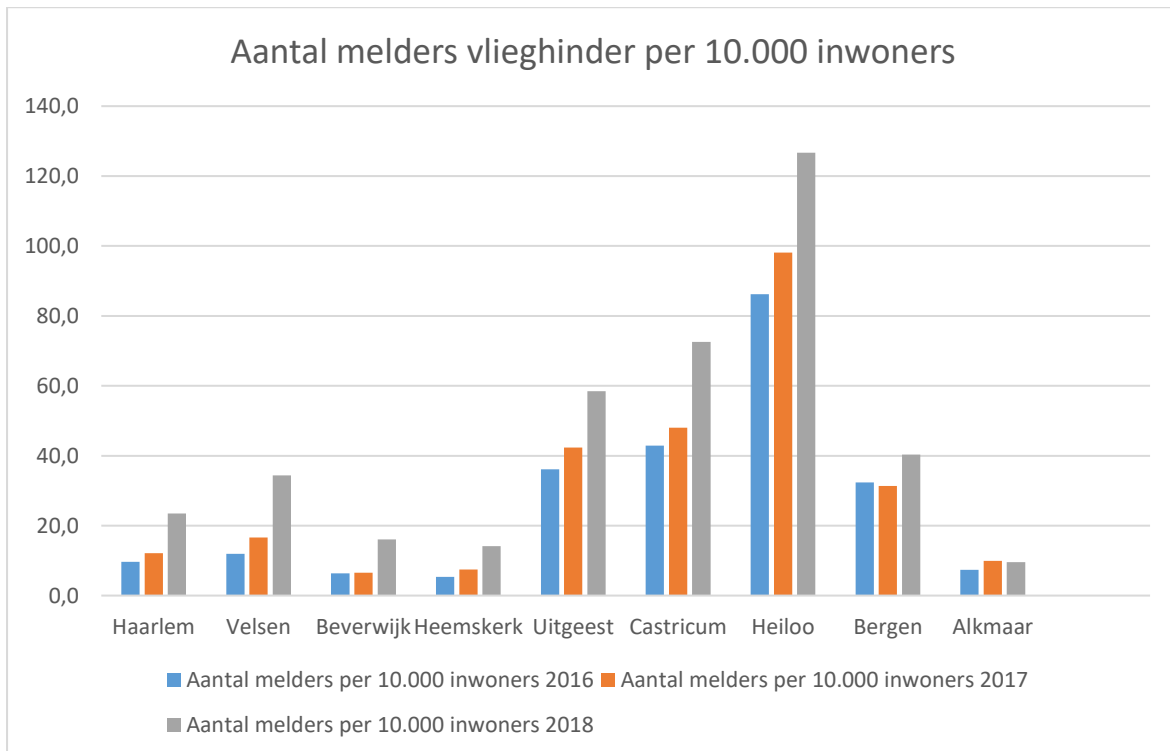
Afbeelding 3: Uitvliegen vanaf van Kaagbaan bij zuidelijke windrichtingen. De lijn naar het noordwesten is de Spijkerboorroute. De marges geven de totale breedte van de uitvliegroute aan.



Afbeelding 4²



Afbeelding 5



² Nadere uitsplitsing per gemeente is opgenomen in bijlage 1

2. Evaluatie Bestuurlijke Agenda 2016-2020

De Bestuurlijke Agenda 2016-2020 heeft voor overzicht gezorgd in het complexe werkveld van de vlieghinderbeperking. Ze heeft tegelijk haar vruchten afgeworpen. Hiervoor wordt verwezen naar onderstaande tabel 1. Ter nadere toelichting het volgende:

Nachtvluchten

Hoewel de sluiting van de nachtelijke oostelijke aanvliegeroute Artip2c veel tijd en aandacht heeft gekost, is de opgedane kennis direct ingezet om meer inzicht te krijgen in de nachtelijke vlieghinder. Dit heeft geleid tot de publicatie van het rapport "minder nachtelijke vlieghinder"³ en een uitgewerkt voorstel voor het College van Advies van de Omgevingsraad Schiphol. Uit het onderzoek is onder andere gebleken dat een groot aantal vluchten niet mainport-gebonden is, de geluidsniveaus sterk variëren en er niet altijd volgens het voorgeschreven nachtelijke vliegp pad wordt aangevlogen. Uit een beperkte steekproef bleek bovendien dat de gemeten geluidswaarden vaak hoger liggen dan de berekende waarden waar het beleid vanuit gaat (zie afbeelding 8). De BRS-delegatie is ertoe overgegaan een volledige nachtsluiting te bepleiten.

Aan- en uitvliegen overdag

Veel klachten betreffen het aanvliegen op 600 meter hoogte zelfs al ter hoogte van Alkmaar. Het blijkt echter niet mogelijk om dit anders te doen. Vliegtuigen moeten 8 NM (14,8 kilometer) voor de landingsbaan recht voor de landingsbaan vliegen om het signaal van het automatische landingsstelsel op te vangen. Het dalingspercentage is zo vastgesteld dat vliegtuigen veilig en stabiel kunnen landen. De hoogte van de vliegtuigen op de route is vastgelegd in de Aeronautical Information Publication (AIP). De reden dat vliegtuigen al boven Bergen op 600 meter vliegen, is de parallelle operatie met de Zwanenburgbaan. Als beide banen in gebruik zijn, mag voor de Polderbaan pas ingedraaid worden op het moment dat de vliegtuigen zich op 2000 voet (600 meter) bevinden. Op de Zwanenburgbaan wordt dan op 3000 voet (900 meter) genaderd. Dit is vanwege de veiligheid. Het hoogteverschil maakt dat, ook wanneer de vliegtuigen van hun koers zouden afwijken, zij elkaar niet kunnen raken. De internationale regels bepalen dat de minimale verticale afstand (separatie) tussen vliegtuigen 1000 voet moet zijn. Hoger aanvliegen betekent ook noordelijker oplijnen en dat zou betekenen dat vooral de stad Alkmaar veel extra hinder zou ondervinden. Aanvliegen boven grootstedelijk gebied willen we juist vermijden.

Overige punten

Communicatie met inwoners: Omdat er vaak vragen zijn over de gemeentelijke inzet om vlieghinder tegen te gaan is Omgevingsdienst IJmond op gezette tijden persberichten gaan uitbrengen. In deze persberichten staan altijd de ingenomen standpunten uit de Bestuurlijke Agenda.

Onderwerpen als het uitbannen van lawaaige toestellen en het introduceren van stillere vliegtuigen zijn onder voortdurende aandacht van de sector zelf. Het is immers in zijn eigen belang.

Voor bouwen onder vliegroutes is overeenstemming bereikt met het ministerie. De eis van onze regio dat dit niet mag leiden tot verplaatsing van routes is gehonoreerd.

³ Minder nachtelijke vlieghinder! Verkenning nachtelijk landend verkeer over regio IJmond-Alkmaar, versie 3.2 mei 2018

Tabel 1: prioriteiten Bestuurlijke Agenda 2016-2020

Onderwerp	Bestuurlijke inzet	Evaluatie
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.	Het aantal lawaaiige toestellen is sinds 2016 afgenomen met..... tot Het geringe aantal lawaaiige toestellen veroorzaakt wel relatief veel hinder (zie BAS-rapportages)
Stillere vliegtuigen	“Volgen” met als doel de ontwikkeling in de richting van stillere en schonere luchtvaart meteen te signaleren om zo, als er kansen ontstaan, deze in de Omgevingsraad Schiphol in te brengen.	De vloot wordt langzaamaan stiller. Dit is een autonome ontwikkeling en vooral ook in het belang van de sector.
Minder nachtelijk vlieghinder	“Eigen Initiatief” met als doel het verder terugbrengen van het aantal nachtvluchten dat geen directe relatie heeft met de mainportfunctie van Schiphol en het terugbrengen van de hinder ten gevolge van nachtvluchten.	Mede door onze inbreng: 1. Geen alternatief voor aanvliegen in CDA tgv de sluiting van de Artip2c 2. Prominent op de agenda komen van nachtvluchten in de BRS 3. Publicatie van het rapport over nachtvluchten ism de bewonersorganisatie PVRC. 4. Veel meer aandacht voor slaapverstoring door 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.	Ingestemd is met de nieuwe procedure voor uitvliegen (NADP2) waardoor minder hinder ontstaat in een groter gebied. Dit heeft evenwel toch geleid tot meer gemelde hinder. Alle hinder voor het laag aanvliegen ten spijt, het blijkt niet mogelijk hoger aan te vliegen op de Polderbaan.
Veiligheid	“Eigen Initiatief” met als doel een adequaat inzicht hebben bij veiligheidsincidenten, bij het aan- en uitvliegen boven het grondgebied van IJmond-Alkmaar.	In de periode 2016-2018 zijn er geen veiligheidsincidenten geweest boven het grondgebied van de regio IJmond-Alkmaar
Hinderbeleving	“Eigen Initiatief” met als doel hinderbeleving een volwaardige plaats geven in het bepalen van de toelaatbare hinder.	Het belang van - en de aandacht voor - hinderbeleving is in de afgelopen jaren aanzienlijk toegenomen. De minister erkent inmiddels het belang ervan.
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.	De ultrafijnstofproblematiek tgv de luchtvaart is in de directe omgeving van het verlengde van de start- en landingsbanen. In de IJmond is de concentratie UFS vooral het gevolg van het autoverkeer.
Bouwen onder aan- en uitvliegroutes	“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.	Deze voorwaarde is opgenomen in de afspraken tussen provincie, rijk en de sector over wonen en vliegen rond Schiphol
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).	De uitplaatsing van vakantievluchten op Lelystad staat onder druk, omdat de Europese Commissie de verkeersverdelingsregel die dat moet bewerkstelligen heeft afgewezen.
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 hen te informeren over onze Bestuurlijke Agenda en bestuurlijke inzet.	De afgelopen drie jaar zijn in toenemende mate persberichten uitgebracht om mensen op de hoogte te brengen van de bestuurlijke activiteiten. Hiernaast is bijstand verleend bij het organiseren van een inwonersavond in Alkmaar en in Bergen.

3. Bestuurlijke Agenda periode 2019-2022

3.1 De context

De context van de verdere ontwikkeling van Schiphol is ingrijpend gewijzigd. Een sterke doorgroei van het luchtverkeer na 2020 is niet meer vanzelfsprekend. Oorzaak is een aantal kwesties dat de afgelopen jaren aan de orde is gesteld:

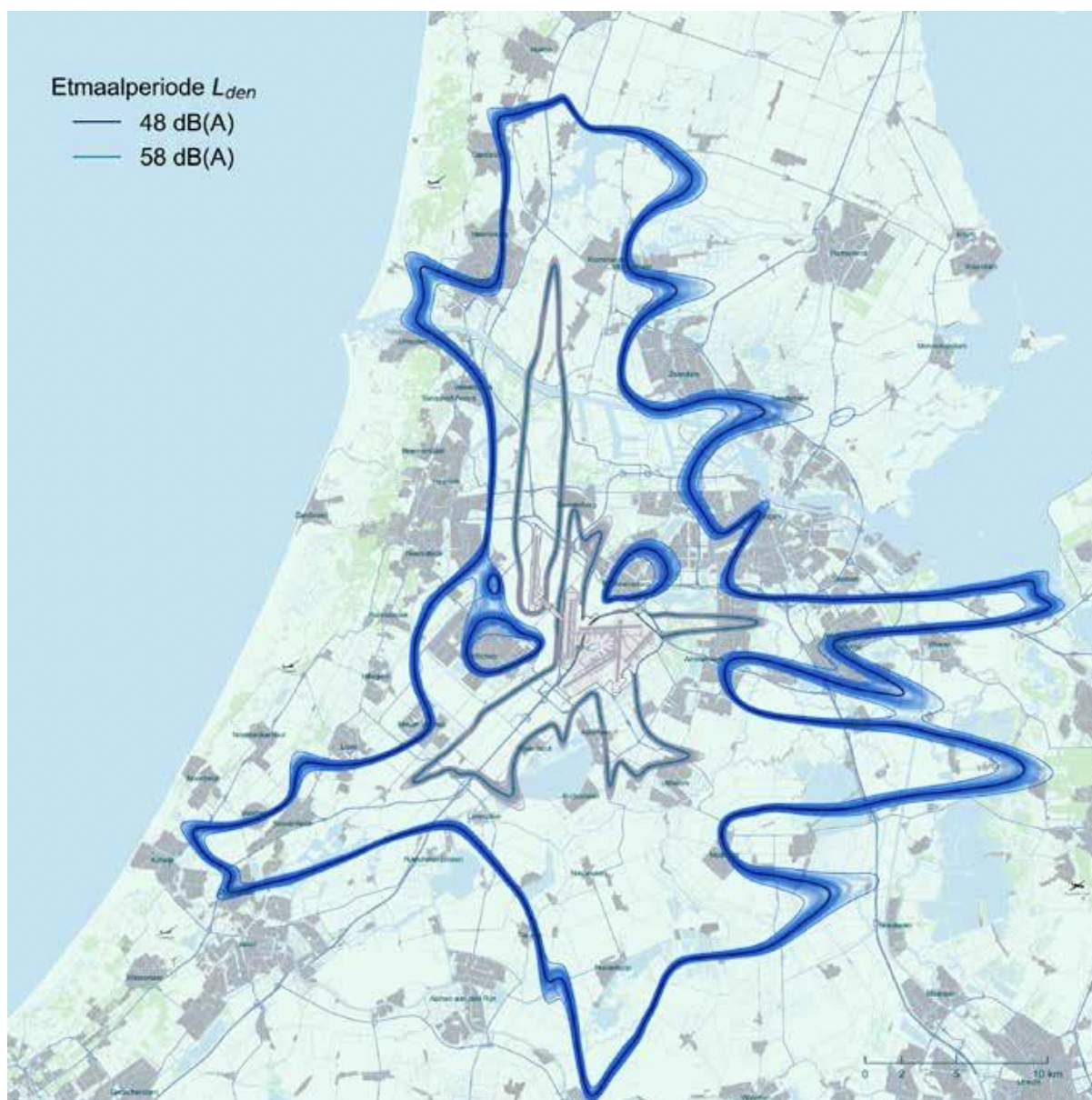
- De veiligheid van het vliegverkeer op de luchthaven. Het rapport van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid dat stelt dat aanvullende maatregel nodig zijn alvorens verdere groei kan plaatsvinden;
- De gezondheidsgevolgen van het ultrafijnstof van het vliegverkeer. Verkennend onderzoek uit 2016 (Amsterdamse bos) liet verontrustende niveaus van ultrafijnstof zien. Het RIVM doet hiernaar onderzoek tot medio 2021;
- Het Klimaatakkoord van Parijs en de wereldwijde doelstelling om de uitstoot van CO₂ te beperken. De druk op de luchtvaartsector neemt toe om hieraan een wezenlijke bijdrage te leveren. De Nederlandse luchtvaartsector belooft in Slim & Duurzaam een afname van emissies onder de conditie van lage groei;
- De noodzakelijke herindeling van het Nederlandse luchtruim. Deze kwestie is extra onder de aandacht gekomen door de beoogde opening van luchthaven Lelystad.
- De sterke groei van het luchtverkeer door vakantievluchten. Schiphol ontleent haar belang vooral aan haar mainportfunctie. Het selectiviteitsbeleid blijkt om Europese regels voor vrije concurrentie niet mogelijk;
- De constatering dat het berekenen van vlieglawaai afwijkt van geluidsmetingen en ervaren hinder.
- Het toegenomen vliegverkeer leidt tot veel extra klachten. In 2018 is een record aantal meldingen en melders van vlieghinder geregistreerd voor het afgelopen decennium.
- Afspraken zijn niet nagekomen inzake het terugbrengen van het aantal nachtvluchten en de inzet van de vierde baan;
- Het besef, ook bij de sector, dat de tijd van sterke groei voorbij is en dat ingezet moet worden op kwaliteit (bijdrage aan economie, leefklimaat, klimaat).

De regio Haarlem-IJmond-Alkmaar is nadrukkelijk geconfronteerd met de toename van het vliegverkeer sinds het aflopen van de economische crisis in 2014. Het aantal vluchten op Schiphol nam in die tijd toe met bijna 50.000 naar 497.000. De Polderbaan werd daarbij intensief gebruikt en (vooral voor Haarlem relevant), de uitvliegroute naar het noordoosten vanuit de Kaagbaan (Spijkerboorroute). Maar de 58 en 48 Lden (day, evening, night) geluidscontouren⁴ alleen vertellen niet het hele verhaal, zo blijkt uit de vele meldingen voor vlieghinder uit Castricum, Heiloo en Bergen. Het gemiddeld aantal uren per dag dat de diverse banen worden gebruikt, de intensiteit van dat baangebruik, etc. zijn ook relevant. Doordat dit is toegenomen, zijn er nauwelijks perioden van rust. De intensiteit van de belasting is dus toegenomen en stillere vliegtuigen zijn niet hoorbaar

⁴ Voor de bepaling van L_{den} wordt het [etmaal](#) in drie periodes verdeeld: de dagperiode, 7-19 uur; de avondperiode, 19-23 uur en de nachtperiode, 23-7 uur. Eerst wordt per periode het equivalente [geluidsniveau](#) over een heel jaar bepaald, uitgedrukt in [dB\(A\)](#). Bij de avond en de nachtwarde wordt vervolgens een straffactor van respectievelijk 5 en 10 dB(A) opgeteld.

stiller. De huidige definitie van de “beschikbare milieuruimte” op basis van de gelijkwaardigheidscriteria en de 50/50-regel hebben hier geen/onvoldoende oog voor⁵.

Afbeelding 6: 48 en 58 dB(A) Lden geluidscontouren (gebruiksprognose Schiphol 2009)



Drie specifieke voorvallen voor het grondgebied IJmond-Alkmaar waren het sluiten van de nachtelijke oostelijke aanvliegeroute Artip2c, het niet doorgaan van de verlaging van het aantal nachtvluchten en het lager uitvliegen na de start, de NADP2. De sluiting van de nachtroute had tot gevolg dat het aankomende luchtverkeer op Schiphol in de nacht gebruik moet maken van de westelijke aanvliegeroute. Vooral de gemeenten Castricum, Bergen en Heiloo ondervinden hiervan extra overlast. De afgesproken verlaging van het aantal nachtvluchten is niet doorgegaan, omdat Schiphol meent op andere wijze al voldoende hindercompensatie te hebben gegeven. Het lager

⁵ De 50/50-regel stelt dat bij hinderbeperking voor 50 procent de winst mag worden toegekend aan de omgeving en voor 50 procent mag worden ingezet op groei.

uitvliegen volgens NADP-2 zou moeten leiden tot minder hinder, omdat een kleiner gebied wordt belast. De ervaring leert dat door de kleinere wisselingen in uitvliegroutes er grotere schommelingen in geluid ontstaan. Hierdoor kan de hinderbeleving toenemen.

Economisch Belang Schiphol

De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur heeft in 2016 in zijn rapport "De Mainports Voorbij" aangegeven dat de Nederlandse economie in de toekomst meer gebaat is met de verdere ontwikkeling van de ICT en de maakindustrie dan met de verdere groei van de mainport.

Over de bijdrage van Schiphol aan onze nationale economie lopen de schattingen sterk uiteen. Grosso modo gaat het om circa 1,5 procent van het bruto binnenlands product en qua omvang in miljarden variëren de schattingen van 7 tot 26 miljard. Hoe groot het economisch belang van Schiphol is voor onze gemeenten is niet duidelijk.

Om te citeren uit de critical review "Schiphol en de Nederlandse economie": *De grootste onzekerheid betreft de voorwaartse werkgelegenheidseffecten: al die bedrijven die zich in de buurt van Schiphol vestigen en al die bedrijven die daar groeien, vanwege die nabijheid van Schiphol. Over dat effect valt niets met zekerheid te zeggen. Dat stemt overeen met de conclusie dat de nabijheid van Schiphol voor bedrijven maar één van de vestigingsplaatsfactoren is, en zeker niet de belangrijkste. Veel bedrijven komen vooral vanwege het fiscale regime naar Nederland".* Tot slot zij opgemerkt dat de verdere groei van Schiphol gepaard zal gaan met een toename van CO₂-uitstoot daar waar andere sectoren, en dus ook bedrijven in onze gemeenten, voor forse taakstellingen staan om de uitstoot te verminderen.

Meer informatie over het economisch belang van Schiphol staat op de site van de Omgevingsraad: <https://www.omgevingsraadschiphol.nl/nieuws/critical-review-schiphol-en-de-nederlandse-economie/>

Ook andere regio's zijn sterk geraakt door het toegenomen vliegverkeer. Onder andere door het extra inzetten van start- en landingsbanen is stedelijk gebied dicht bij de luchthaven veel zwaarder belast dan is voorzien met het nieuwe stelsel van baangebruik. Dat stelsel voorziet juist in zoveel mogelijk inzetten van start en landingsbanen boven dunbevolkt gebied.

De luchthaven ziet zichzelf ook geplaatst voor een grote logistieke opgave. In 2017 zijn noodmaatregelen genomen om de grote toestroom van vakantiegangers uit eigen land te kunnen verwerken. Een nieuwe pier komt eind dit jaar in gebruik als permanente oplossing. Voor het vliegverkeer geldt dat dit onder de huidige regelgeving niet verder kan groeien. Tijdens de "spits" op de luchthaven wordt de beschikbare capaciteit volledig benut.

Tot slot is er de invoering van het Nieuwe Normen en Handavingsstelsel (NNHS). Dit stelsel beoogt zoveel mogelijk inzet van de start- en landingsbanen die zo min mogelijk geluidshinder geven.

Omdat dit stelsel duidelijk voordelen heeft ten opzichte van het oude stelsel met handhavingspunten, functioneert het nu al geruime tijd zonder dat het wettelijk is vastgelegd. Handhaving is daardoor ook niet mogelijk en dat is ongewenst vanuit het oogpunt van rechtsbescherming. Een goedgekeurde milieueffectrapportage moet het nieuwe stelsel in het LVB verankeren, maar die heeft een lange tijd op zich laten wachten.

3.2 Aansluiten op inzet BRS

De veranderde context van de nieuwe Bestuurlijke Agenda voor het vliegverkeer van Schiphol voor onze regio is dus gewijzigd ten opzichte van die van de vorige agenda. De nieuwe agenda sluit nauw aan op die van de BRS en stelt enkele prioriteiten die voor onze regio van extra belang zijn.

De insteek van de BRS is de volgende: in de besluitvorming over Schiphol wil zij een knip tussen enerzijds legalisering van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NHHS; spoor A) en anderzijds wachten met besluitvorming over de toekomstige groeiontwikkeling (sporen B en C). Hierover kort het volgende:

A) Wettelijke verankering van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel, vastleggen al gemaakte afspraken en handhaving daarvan.

BRS zet in op de verankering van de Aldersafspraken inclusief – de juridische – borging van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) in een Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en een daarbij passend Luchthavenindelingbesluit (LIB). Daarmee komt een eind aan jarenlang gedogen en ontstaat er rechtszekerheid, ook voor wat betreft de planologie op de grond. Dan kan er vanaf het gebruiksjaar 2020 ook formeel worden gehandhaafd. Selectief gebruik van de luchthaven waarbij het netwerkverkeer voorrang krijgt, is het BRS-standpunt. De ontwikkeling van Lelystad blijft essentieel voor het behoud van het hubnetwerk van Schiphol. Openstelling van Lelystad in 2020 is daarom noodzakelijk om “schuifruimte” te bieden voor de selectieve ontwikkeling van Schiphol.

B) Geen vlucht naar voren

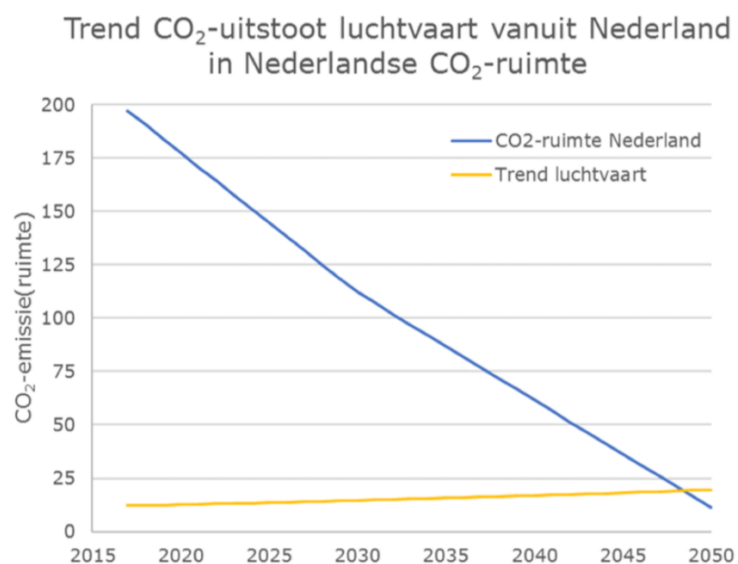
De BRS wil geen besluiten nemen over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol na 2020, totdat de vraagstukken rond veiligheid, ultrafijnstof, klimaat etc. zijn uitgekristalliseerd (zie onderstaande tabel) en in hun onderlinge samenhang kunnen worden beschouwd. Besluitvorming over groei dient te worden gebaseerd op basis van harde en handhaafbare afspraken. Uitgangspunt is: “eerst zien en dan geloven”. De complete lijst van onderwerpen is de volgende:

- a. CO2 en luchtverontreinigende stoffen
- b. Luchthaven in zee
- c. (Ultra)fijnstof
- d. Geluidhinder gebaseerd op berekeningen
- e. Veiligheid
- f. Gezondheid
- g. Nachtvluchten
- h. Luchtruimherziening
- i. Mitigeren en compenseren
- j. Governance

Een korte toelichting staat in bijlage 2.

Afbeelding 7: prognose CO₂-emissie luchtvaart vanuit Nederland vs. Nederlandse CO₂-ruimte

Hoe halen we Parijs?



Uitleg: Door maatregelen ten gevolge van het akkoord van Parijs over de reductie van klimaatgassen zal de uitstoot van onder andere CO₂ afnemen (groene lijnen). Door de groei van de luchtvaart zal de emissie van CO₂ weer toenemen en dan boven het afgesproken niveau in het akkoord over klimaat uitkomen. Bij deze prognose zijn schonere technologieën voor luchtvaart meegenomen. Bron: Planbureau voor de Leefomgeving, 2008

C) Tussen 2020 en uitvoering Luchtvaartnota/herziening luchtruim.

In deze tussenliggende periode moet het hubnetwerk op Schiphol wel in stand kunnen blijven. Het hubnetwerk is van groot belang voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Het is daarom aan de sector om ook met innovatieve maatregelen te komen en aan te geven of er nog iets geregeld moet worden om die operatie niet in gevaar te brengen. Lelystad speelt daarin een belangrijke rol. Als "zesde baan" geeft Lelystad de benodigde schuifruimte in relatie tot Schiphol. De BRS wacht de reactie van de sector op dit punt af.

3.3 Prioriteiten regio Haarlem-IJmond-Alkmaar

De complete lijst van onderwerpen is dezelfde als die hierboven in hoofdstuk 2 onder "B" is aangegeven. In bijlage 2 staan alle onderwerpen uitgewerkt. Extra aandacht in onze regio krijgen:

- Geluid en hinderbeleving. Dit aspect betreft de vlieghinder in zijn volle context en verdient daarom extra aandacht.
- Vermindering nachtelijke vlieghinder. Onze regio bevindt zich onder de nachtelijke aan- en uitvliegrouete van de Polderbaan en ondervindt in de nacht ook overlast van de inzet van de Kaagbaan en de Zwanenburgbaan.

Voor de overige punten geldt dat deze in een breder verband al worden aangekaart. Voor het laag aanvliegen als bron van hinder in onze regio, wordt aandacht gevraagd bij de luchtruimherziening. Hieronder volgt een beschrijving van de twee onderwerpen waaraan extra aandacht wordt besteed.

3.3.1 Geluid en hinderbeleving

Aanleiding

De gezondheidsmonitor van de GGD laat zien dat er meer gehinderden zijn dan verwacht mag worden op basis van de geluidsbelasting afkomstig van Schiphol. Dit is een indicatie dat de relatie tussen de geluidsbelasting en het verwachte aantal gehinderden (dosis-effectrelatie) niet lijkt te kloppen. Voor de handhaving van het maximum ernstig gehinderden en slaapverstoorden en om goed overleg te hebben over eventuele groei van de luchtvaart, is het noodzakelijk dat de dosis-effectrelatie juist is.

Aanpak

Wij zullen daarom bij de GGD en het RIVM aandringen tot het beoordelen van de huidige dosis-effectrelatie en het vaststellen van een nieuwe. Voor de bepaling van hinder afkomstig van Schiphol wordt gekeken naar de gemiddelde geluidsbelasting over 24 uur. Hierin is geen maximum gesteld aan hoeveel geluid een individueel vliegtuig mag maken. Met name in de nacht zijn juist vliegtuigen die dermate veel geluid produceren dat mensen wakker worden, de veroorzakers van de grootste hinder. Wij pleiten er daarom voor om een maximum te stellen aan de hoeveelheid geluid dat een vliegtuig op een woning veroorzaakt.

Omdat bij de beoordeling van de geluidsbelasting uitgegaan wordt van een gemiddelde geluidsbelasting over 24 uur, kan één lawaaiig vliegtuig vervangen worden door twee iets minder lawaaiige vliegtuigen, terwijl de gemiddelde geluidsbelasting gelijk blijft. Hierdoor nemen echter wel de periodes van rust/stilte af. Dit is mogelijk één van de oorzaken dat er meer hinder wordt ervaren dan dat er op basis van de berekeningen verwacht mag worden. Wij pleiten daarom voor meer aandacht voor de hinderbeleving in de discussie over groei van Schiphol. Hierin spelen voorspelbaarheid van de overlast, periodes van rust en maximale geluidsbelasting afkomstig van vliegtuigen een grotere rol dan als er enkel naar de geluidsbelasting wordt gekeken.

De 48 Lden contour ligt niet vast. Het kan zo zijn dat inwoners die nu buiten de contour wonen, in de toekomst binnen deze contour zullen wonen. Om rechtszekerheid aan bewoners te geven, pleiten wij ervoor om vast te leggen tot waar de 48 Lden-contour van Schiphol maximaal mag komen. Op deze manier worden bewoners die nu buiten de contour wonen, beschermd tegen een onacceptabele toename van vliegtuiglawaai. Daarnaast geeft een dergelijke contour de luchthaven Schiphol duidelijkheid tot waar zij kan groeien in geluidsbelasting.

Tot slot, Regio Haarlem-IJmond-Alkmaar wil de mogelijkheden voor een uitbreiding van het wettelijk beschermde gebied onderzoeken, omdat ook buiten het wettelijke beschermingsgebied in Castricum, Heiloo, Alkmaar en Bergen veel hinder wordt ondervonden (zie afbeeldingen 4 en 5 en bijlage 2). Maatregelen zijn denkbaar die weliswaar niet voldoen aan de beoordelingscriteria (zie kader), maar wel degelijk een positief effect hebben op de hinderbeleving. Een recent voorbeeld van het verplaatsen van de hinder naar buiten het wettelijk beschermde gebied is het frequenter overvliegen

van enkele grotere woonkernen. Dit was het geval ten gevolge van de in november 2016 gewijzigde procedures bij het gelijktijdig gebruik van 36R en 36C voor landingen. De kernen van Utrecht, Maarssen, Maarssenbroek, Woerden, Bodegraven werden hierdoor vaker overvlogen.

Door het Regioforum in 2015 vastgestelde criteria op basis van een nieuw voorstel voor hinderbeperking dient plaats te vinden:

- *Nieuw/uniek voorstel ten opzichte van eerder ingediende voorstellen;*
- *Een per saldo positief effect op de gelijkwaardigheidscriteria op basis van woningbestand 2005;*
- *Effect binnen de 48Lden-contour op basis van de actuele woningbouwsituatie*
- *De mate van hinderverplaatsing;*
- *De effecten op het netwerk;*
- *De effecten op de complexiteit van de operatie.*

Ook de ruimtelijke aspecten, bedrijfseconomische aspecten, veiligheidsaspecten en de milieuaspecten binnen de betrokken regio worden betrokken bij de toets van het voorstel, mede gelet op het feit dat de Omgevingsraad de luchtzijdige elementen nadrukkelijk verbindt aan landzijdige elementen.

Actiepunten:

1. Indienen van een hinderbeperkend voorstel bij de Omgevingsraad Schiphol:
 - a. voor hoger aanvliegen naar de primaire banen. Hiermee in samenhang;
 - b. uitbreiden van het aantal glijvluchten op de primaire banen.
 - c. herinvoering van NADP1 gezien de hoge geluidsniveaus in de zone van de uitvliegroutes bij IJmuiden en Velsen Noord.
 - d. indienen van hinderbeperkend voorstel voor het verplaatsen van de aanvliegroutes boven het duingebied naar zee.
2. Evalueren huidige dosis – effect relatie en eventueel vaststellen van een nieuwe norm.
3. Onderzoek naar mogelijkheden van het fixeren van een maximum contour voor de 48 Lden.
4. Onderzoeken mogelijkheden voor het uitbreiden van het wettelijk beschermde gebied.
5. Volgen van aantal melders en meldingen per kwartaal en per jaar voor elke gemeente en woonkern en hierover een persbericht uitbrengen.
6. Volgen en rapporteren over de belevingsthermometer: de metingen naar de hinderbeleving in het Schipholgebied.

3.3.2 Nachtluchten en Gezondheid

Aanleiding

Nachtluchten veroorzaken slaapverstoring bij een grote groep mensen. De gelijkwaardigheidscriteria stellen een maximum van 49.500 ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB geluidscontour voor vliegverkeer. In de praktijk blijkt dit anno 2017 volgens de berekeningen ruim 19.500 te zijn. Je zou dus kunnen concluderen dat het wel meevalt; anderzijds kan de conclusie zijn dat de norm destijds erg laag is gesteld.

Hoewel aan de gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan, blijkt uit de recente gezondheidsmonitor van GGD Kennemerland dat alleen al in haar werkgebied circa 40.000 personen slaapverstoring ondervinden van het nachtelijke vliegverkeer. De gezondheidsmonitor van GGD Hollands Noorden laat zien dat ook buiten de 40 dB contour slaapverstoring door nachtluchten plaatsvindt. Oorzaken hiervan kunnen zijn dat de geluidsniveaus 's nachts sterk variëren en mogelijk vaak hoger zijn dan op grond van de berekeningen wordt aangenomen (zie afbeelding 8).

Langdurige slaapverstoring leidt tot ernstige gezondheidsproblemen zoals bloeddrukverhoging, hart- en vaatziekten, psychische klachten, oververmoeidheid etc. Omdat een groot aandeel van de nachtluchten onder de categorie van vakantievluchten valt⁶ en dus van veel minder belang is voor de mainportfunctie van Schiphol, is er aanleiding de schade aan de gezondheid door slaapverstoring opnieuw af te wegen tegen het economisch belang.



⁶ Minder nachtelijke vlieghinder! Verkenning nachtelijk landend verkeer over regio IJmond-Alkmaar, versie 3.2 mei 2018

Aanpak

De eerste stap is de resultaten van onderzoek naar de mogelijkheden voor een algehele nachtsluiting afwachten. Immers als er een algehele nachtsluiting komt van 11 uur 's avonds tot 7 uur 's ochtends, is het probleem van de slaapverstoring grotendeels van tafel. Als een algehele nachtsluiting niet haalbaar blijkt, komen onze voorstellen voor nachtelijke vlieghinderbeperking weer in beeld (zie ook bijlage). De voorstellen zijn gericht op het vermijden van de grootste hinder. Dit zijn naar verwachting de vrachtluchten en vooral de starts ervan. Het voorstel is dan om voor een belangrijk deel van de nacht een beperking in te stellen op vliegtuigtype/-grootte/-noise footprint. Hierdoor wordt geen onderscheid gemaakt tussen schedule-, leisure- en vrachtluchten. Door betere prestaties te vragen zal het aantal nachtluchten vanzelf worden beperkt.

In aanvulling hierop:

- a. Voor alle banen die 's nachts incidenteel gebruikt kunnen worden voor landingen dienen geluidsarme naderingen te worden ontwikkeld, zoals deze gelden voor de Polderbaan en de Kaagbaan.
- b. Tussen 23.30 uur en 04:30 uur zijn geen scheduled departures toegestaan. Dit geldt ook voor vrachtluchten.
- c. Het aantal nachtluchten wordt evenredig ingeperkt over de gehele nacht om te voorkomen dat intensiever nachtverkeer aan het begin en einde van de nacht optreedt.
- d. Bij onvermijdelijke vertraging om operationele of technische redenen kan de luchthaven ontheffing verlenen. Aan het aantal ontheffingen kan een jaarlijkse limiet worden gesteld.
- e. Als extreme weersomstandigheden leiden tot ontwrichting van de vluchtschema's, kan de luchthaven dispensatie verlenen voor starten na 23:00 (of 23:30).
- f. Ook voor operaties bij verminderd zicht (waarbij er een langere eindnadering recht voor de baan wordt toegepast) dienen voor alle banen die 's nachts kunnen worden gebruikt geluidsarme naderingen te worden ontwikkeld⁷.
- g. Uitbreiding van het avondregime met CDA-naderingen, zoals in het oorspronkelijke Aldersakkoord stond opgenomen. Alternatief kan zijn gespreid aanvliegen tot de officiële nacht, maar dan vanaf grotere hoogte (zoals nu al gebeurt op de secundaire banen). Dit zorgt voor een verlenging van een relatief rustige nacht.
- h. Herinvoering van NADP1. Dit zal vooral voor de zware starts beter zijn en zal leiden tot beperking van hoge geluidsniveaus.
- i. Een aanvullend programma met een regeling voor isolatie van woningen onder de meest gebruikte aan- en uitvliegroutes in de nacht en dat met een nader te bepalen geluidbelasting (piekbelasting?).
- j. Nader onderzoek naar de frequentie van nachtelijk vliegverkeer en de geluidsniveaus (inclusief piekbelasting?) in relatie tot de slaapverstoring.

⁷ Dit speelde tussen 1 juni 2018 tussen 04:00 en 06:30 (zie www.bezoekbas.nl) en werd voor een nadering op de Kaagbaan over veel grote en kleinere woonkernen gevlogen, omdat de transities blijkbaar niet konden worden gebruikt vanwege het zicht en er dus 'zoals overdag' werd gewerkt.

Tabel 2: aantal ernstig slaapverstoorden berekend volgens de normen van de gelijkwaardigheidscriteria en volgens de GGD-gezondheidsmonitors

Gemeente	Inwoners (Afgerond)	Percentage ESV (Berekend)	8Percentage ESV[6] (GGD-enquête)
Velsen	68.000	0	3
Beverwijk	41.000	0	3
Heemskerk	39.000	0	4
Uitgeest	13.000	9	12
Castricum	35.000	3	12
Heiloo	23.000	-	17
Bergen	31.000	-	7
Alkmaar	108.000	-	3
Haarlem	150.000	0	2
Totaal aantal slaapverstoorden		2220	17560

3.3.3 Wonen en vliegen

De BRS heeft met het Kabinet in 2017 afspraken gemaakt over 'wonen/vliegen' (namelijk: waar gebouwd kan worden en onder welke voorwaarden). Het betreft in het bijzonder de binnenstedelijke gebieden die tussen de Lib4 en 20Ke-zone vallen. Die afspraken worden nu geïmplementeerd en gemonitord. Afsproken is met het Kabinet dat "partijen met elkaar in overleg gaan als er significante wijzigingen in de ontwikkeling van Schiphol zijn met (nu nog) niet voorziene effecten voor de geluidhinder en woningbouw". Deze afspraken staan, zolang er geen substantiële wijziging van de effecten van de luchtvaart op de grond aan de orde is.

Het standpunt van de regio is dat gemeenten zelf dienen te besluiten of zij al dan niet binnen de genoemde zone bouwen. Die mogelijkheden zijn er in de regio Haarlem-IJmond-Alkmaar maar heel beperkt. De eis van onze regio is, dat bouwen in dergelijke zones niet mag leiden tot aanpassing in vliegroutes en is gehonoreerd en opgenomen in het afsprakenkader. Voor de rapportering aan het rijk is het van groot belang dat de gemeenten in voorkomende gevallen zich goed rekenschap geven van hun afweging om te bouwen onder geluidbelaste aanvliegroutes. Hiernaast dat toekomstige bewoners goed geïnformeerd worden over de leefsituatie.

6. Bron: gegevens GGD Kennemerland⁸ en GGD Noord . De genoemde percentages uit de GGD-enquête voor Castricum, Heiloo, Bergen en Alkmaar zijn afgeleid van het aantal ernstig geluidgehinderden. De ervaring leert dat dan ongeveer de helft van dat getal geldt voor het aantal ernstig slaapverstoorden. Voor Heiloo, Bergen en Alkmaar zijn geen percentages ernstig slaapverstoorden berekend, omdat die gemeenten buiten de nachtelijke 40 dBA geluidscontour vallen.

4. Werkwijze

4.1. 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 onvoorziene knelpunten. Bij het zoeken naar (oplossingen voor) 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. Minstens vier keer per jaar is er bestuurlijk overleg ter voorbereiding van het provinciale overleg in de BRS.

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 Bodegraven-Reeuwijk 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)⁹. Hiernaast zit de wethouder van Bodegraven-Reeuwijk namens de gemeenten in het buitengebied in het CvA en is onze regio-vertegenwoordiger, de portefeuillehouder Schiphol uit Velsen, plaatsvervangend lid.

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 Polderbaan¹⁰). Zij hebben gezamenlijk

⁹ Deze overheden zijn tevens de ondertekenaars van de convenanten die ten grondslag liggen aan het Aldersakkoord.

¹⁰ 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.

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 Schiphol¹¹
Dorpsraad Uitgeest Platform Velsen Overlast Schiphol Platform Vlieg hinder 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. Kennisnemen van hun standpunten en samen optrekken kan van belang zijn om draagvlak te verwerven voor onze 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 groei doelstelling 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.

4.2 Omgevingsraad Schiphol en overlegstructuur

De BRS-delegatie dringt al langer aan op een evaluatie van de Omgevingsraad Schiphol. Naar de mening van de Regio Haarlem-IJmond-Alkmaar dienen daarbij de volgende punten aan de orde te komen:

- Onevenredige belangenvertegenwoordiging uit het binnengebied t.o.v. het veel grotere buitengebied
- De positie van de zwaar gehinderde gemeenten net buiten de 48 Lden-contour. Bij ons is dat gemeente Bergen
- Ruimte voor publieksparticipatie

¹¹ Voor actueel overzicht: <http://www.omgevingsraadschiphol.nl/organisaties/>

De Omgevingsraad Schiphol bestaat uit het College van Advies (voorheen de Alderstafel) en het Regioforum (grotfweg 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 als ten minste een deel van hun grondgebied binnen de 48 Lden geluidscontour valt.

In het Regioforum zitten ook alle partijen aan tafel. Het Regioforum heeft informatie-uitwisseling over allerhande zaken die met Schiphol te maken hebben tot doel. 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.

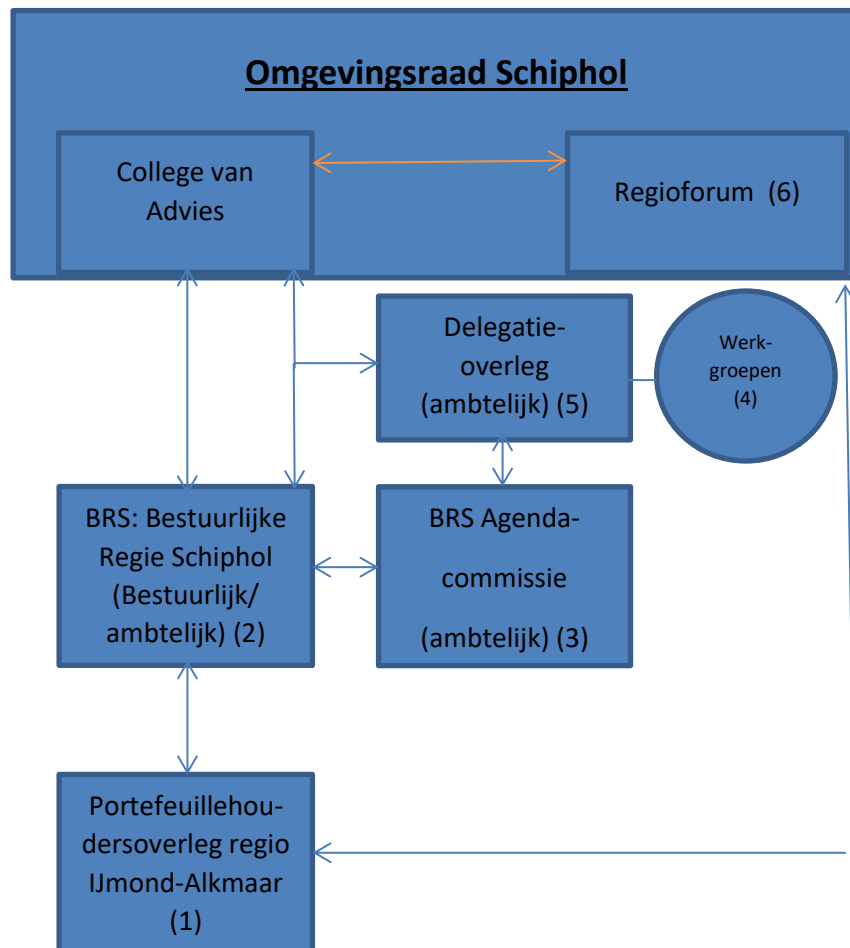
De voorzitter van beide organen heeft zijn opdracht vanuit het ministerie. Hij rapporteert aan de staatssecretaris. Sinds de gemeenteraadverkiezingen van 2014 wordt het buitengebied (het gebied in de 48 Lden-contour) in het College van Advies vertegenwoordigd door de wethouder van Oegstgeest.

Het delegatieoverleg 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 delegatieoverleg.

Het 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 de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Namens het buitengebied (waartoe onze regio grotendeels 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.

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 delegatieoverleg (in bijzondere gevallen)
- (6) Toehoorder

4.3 Organisatie uitvoering en financiering

De organisatie van de uitvoering van de Bestuurlijke Agenda vergt geen extra middelen. De bestaande ambtelijke ondersteuning bij Omgevingsdienst IJmond wordt, naast de bestuurlijke voorbereiding (reguleren 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.

Jaarlijks vindt een korte evaluatie plaats en wordt bekeken of de Bestuurlijke Agenda actualisatie behoeft.

4.4 Programmering 2019

Naast deelname aan overleg en inbreng in lopende adviestrajecten staan de volgende acties gepland:

Geluid algemeen:

1. Indienen van een hinderbeperkend voorstel bij de Omgevingsraad Schiphol:
 - a. voor hoger aanvliegen naar de primaire banen. Hiermee in samenhang;
 - b. uitbreiden van het aantal glijvluchten op de primaire banen.
 - c. herinvoering van NADP1 gezien de hoge geluidsniveaus in de zone van de uitvliegroutes bij IJmuiden en Velsen Noord.
 - d. indienen van hinderbeperkend voorstel voor het verplaatsen van de aanvliegroutes boven het duingebied naar zee.
2. Evalueren huidige dosis – effect relatie en eventueel vaststellen van een nieuwe norm.
3. Onderzoek naar mogelijkheden van het fixeren van een maximum contour voor de 48 Lden.
4. Onderzoeken van de mogelijkheden voor het uitbreiden van het wettelijk beschermde gebied.
5. Volgen van aantal melders en meldingen per kwartaal en per jaar voor elke gemeente en woonkern en hierover een persbericht uitbrengen.
6. Volgen en rapporteren over de belevingsthermometer: de metingen naar de hinderbeleving in het Schipholgebied.

Nachtelijke vlieghinder:

1. Indienen van hinderbeperkende voorstellen voor het verminderen van de nachtelijke vlieghinder
2. Monitoren van geluidsniveaus in de nacht
3. Monitoren van het aantal melders en meldingen in de nacht
4. Volgen van verdergaand onderzoek door GGD naar slaapverstoring.
5. Verzorgen van input voor de nieuwe reguliere gezondheidsmonitors door de GGD's in Kennemerland

Bijlage 1: aantal melders vlieghinder 2016-2018 per gemeente/woonkern

Gemeente en woonkern	2016	2017	2018
Haarlem Kaagbaan	84	70	116
Haarlem Polderbaan	54	100	156
Spaarndam West	14	21	99
Gemeente Haarlem totaal	152	191	371
IJmuiden	11	16	30
Santpoort Noord	17	15	11
Santpoort Zuid	5	7	11
Velsen Noord	1	3	11
Velsen Zuid	9	15	32
Velserbroek	28	46	99
Wijk aan Zee	4	3	14
Driehuis	6	8	26
Gemeente Velsen totaal	81	113	234
Beverwijk	26	27	66
Heemskerk	21	29	55
Uitgeest	47	55	76
Castricum	80	86	152
Limmen	46	45	53
Akersloot	23	35	47
De Woude	1	2	2
Gemeente Castricum totaal	150	168	254
Heiloo	181	206	266
Bergen	54	58	63
Bergen aan Zee	4	0	6
Egmond a/d Hoef	7	5	11
Egmond aan Zee	10	5	12
Egmond Binnen	17	22	24
Groet	5	4	5
Gemeente Bergen totaal	97	94	121
Alkmaar	77	106	101
Graft	3	2	3
Gemeente Alkmaar totaal	80	108	104

Bijlage: 2 Onderwerpen Bestuurlijke Agenda regio Haarlem-IJmond-Alkmaar

Onderwerp	Inzet BRS	Regionale inzet
CO2 en overige uitstoot van luchtverontreinigende stoffen	Luchtvaart maakt nu nog geen deel uit van de Europese klimaatafspraken en het nationale Energieakkoord. In de Luchtvaartnota moet het Kabinet adresseren welke maatregelen - al dan niet in Europees verband - genomen moeten worden om het terugdringen van CO2 door de luchtvaart te realiseren. Hiervoor worden concrete doelstellingen uitgewerkt. Ook de stikstofdepositie ten gevolge van de luchtvaart verdient aandacht. Daarnaast moet onderzocht worden of op Schiphol het prijsmechanisme (tariefstelling) bij het terugdringen van uitstoot, een grotere rol kan spelen. Ook de substitutie van vliegtuig door trein voor de intra Europese korte afstanden, moet in dit kader worden onderzocht.	Steunen + volgen.
Luchthaven in zee	De BRS ondersteunt het onderzoek naar een luchthaven in zee inclusief daarbij behorende infrastructuur en landzijdige functies.	De regio is kritisch over een luchthaven in zee en wil betrokken worden bij vervolgonderzoek.
(Ultra)fijnstof	In 2020 worden de eerste resultaten verwacht van het RIVM onderzoek naar ultrafijnstof. In de Luchtvaartnota moet worden aangegeven hoe hier verder mee om te gaan.	Steunen + volgen.
Geluidhinder (prioriteit)	<p>Geluidhinder is gebaseerd op berekeningen. De ervaring leert dat dit het wantrouwen van de omgeving vergroot. Onderzocht moet worden in hoeverre real-time metingen van geluid een bijdrage kunnen leveren aan het herstel van vertrouwen van de omgeving.</p> <p>De hinderbeleving is in de afgelopen jaren veranderd. Naast het geluidsniveau wordt met de sterke toename van het aantal vluchten (t.o.v. 2003) de intensiteit van de hinder steeds meer als knelpunt genoemd. De pauzes tussen de pieken zijn korter of zelfs afwezig. Daarmee ontstaat er een continue verstoring, de rustmomenten zijn weggefallen.</p>	<p>Eigen initiatief.</p> <p>1. De huidige 48 Lden contour is geen vaste contour. Hierdoor kan het gebied binnen deze contour wijzigen. Het is voor bewoners dan ook niet duidelijk of zij hinder in de toekomst kunnen verwachten. Onderzoeken of het fixeren van een maximale 48 Lden geluidscoutour mogelijk is. 2. Steekproefsgewijs onderzoek laten doen naar de gemeten waarden ten opzichte van de berekende waarden.</p>

Onderwerp	Inzet BRS	Regionale inzet
Veiligheid (OVV-rapport)	Bij verdere duurzame ontwikkeling worden de aanbevelingen van het OVV in acht genomen. Dat betekent dat er een integrale veiligheidsanalyse beschikbaar dient te zijn. Inzichtelijk moet worden gemaakt wat dat betekent voor het strikt preferentieel vliegen en de (her)indeling van het luchtruim.	Steunen + volgen
Gezondheid (prioriteit)	Er moet onderzoek komen naar de lange termijn effecten van luchtvaart op Schiphol op de gezondheid. Het destijds stopgezette onderzoek in het kader van GES (gezondheidseffecten Schiphol) moet, onder aansturing van RIVM en GGD's, worden hervat.	Steunen + eigen initiatief Inschakelen van GGD voor vervolgonderzoek. Vervolgonderzoek naar oorzaken slaapverstoring door vliegverkeer (geluidsniveau, frequentie, tijdstip).
Nachtvluchten (prioriteit)	De BRS pleit voor het beperken van het aantal nachtvluchten, met het oog op de beperking van de slaapverstoring en de effecten daarvan op de gezondheid, zonder dat de hubfunctie in gevaar komt. Inzichtelijk moet worden gemaakt in hoeverre het verplaatsen van het nachtelijk verkeer naar elders of naar overdag mogelijk is. Wij vragen dat nu gestart wordt met een onderzoek naar een gedeeltelijke nachtsluiting.	Steunen + eigen initiatief Aanvullend: minder nachtelijke vlieghinder. Door minder vluchten en beter hinderbeperking. Hiervoor worden hinder beperkende voorstellen ingediend. Monitoren geluid en aantallen melders van hinder
Luchtruimherziening	Inzicht is nodig in de effecten van de herindeling van het luchtruim inclusief de introductie van een vierde fix en een eventueel ander operationeel concept voor de situatie op de grond. Hier ligt ook een relatie met de aanbevelingen van het OVV.	Steunen + volgen.
Mitigeren en compenseren	Er dient extra inzet te komen voor hinderbeperkende, dan wel compenserende, maatregelen voor die gebieden die ten gevolge van de toegenomen inzet van vooral de secundaire banen onevenredig nadeel ondervinden.	Steunen + volgen
Governance	Het Schipholdossier vraagt om een nadrukkelijke regie vanuit het Rijk (zie ook daarover het OVV rapport). Er dient een grondige evaluatie plaats te vinden van de werking van de ORS.	Steunen + volgen. Indien van eigen voorstellen.

