

Bijlage bij raadsvoorstel nr. G09.000212 toestingskader Schiphol

Voorstel college:

1.1 geen vliegroutes over bebouwd gebied, ook geen nachtvluchten.

Opmerkingen heer Paymans:

- een wonderlijke samentrekking
- geen causaal verband
- spl=luchthaven van nationaal belang
- RBML, Wet luchtvaart; rijksbesluit 1^{ste} kamer
- Nachregime is rijksbeleid

Vragen/consequenties:

- Geen bebouwing onder vliegroutes?
- Heeft college met haar grondaankopen daar rekening mee gehouden?

Voorstel heer Paymans:

1.1 beperking naderingsroutes over bebouwd gebied, beperking nachtvluchten over kernen.

Standpunt college:

De vliegroutes vormen het kernpunt van het Aldersadvies. Immers dit is waar het voor de inwoners in essentie om gaat, vermindering van de geluidshinder. Inmiddels is door middel van pilots gebleken dat relatief kleine veranderingen in de routes, grote positieve gevolgen kunnen hebben voor de inwoners van het betreffende gebied eronder.

Er is geen sprake van een wonderlijke samentrekking omdat nachtvluchten een andere route volgen dan dagvluchten. Daarom zijn nachtvluchten apart in het voorstel benoemd.

Nachregime is rijksbeleid maar dat is het dagregime ook. Toch is het belangrijk dat invloed wordt uitgeoefend. Juist in de nacht veroorzaakt geluid veel eerder hinder dan overdag.

Geen bebouwing onder vliegroutes is de zaak omdraaien. Het gaat erom dat vliegroutes zodanig worden ontworpen en ook zodanig in de praktijk worden gevolgen dat bestaande en geprojecteerde woonbebouwing zoveel mogelijk worden vermeden.

Bij nieuwe bouwplannen wordt rekening gehouden met de geluidcontouren van Schiphol. De bouw mogelijkheden zijn echter in het Groene Hart beperkt. De invloed van Schiphol is vrijwel overal in de gemeente merkbaar.

Conclusie: voorstel 1.1 handhaven.

Voorstel college:

1.2 geen vliegroutes over Natura 2000 gebied/stiltegebied.

Opmerkingen heer Paymans:

- Voor natura 2000 gebied gelden criteria uit de Nb-wet (bestaand gebruik en verstoring)
- Beheerplan is bepalend (haalbaar en betaalbaar)
- Toetsing aan geluidonderzoek en normering
- Strijdig met punt 1.1
- Stiltegebieden liggen buiten bebouwing
- Rapport eilanden van Stille (Stg N&M) niet geschikt om beleid op te ontwikkelen (V&W)
- Er zijn 162 gebieden hoe is dat aan te geven?
- Hier wordt het onmogelijke gevraagd

Voorstel heer Paymans:

1.2 Bepleit minimum hoogte initiële naderingsroutes (2500 voet)

Bepleit beschrijving vliegpadd en initiële naderingshoogte in beheerplan N2000.

Standpunt college:

Uitgangspunt is dat vliegroutes niet over stiltegebieden en Natura 2000 gebieden behoren te lopen. Hierover is in maart 2007 overleg gevoerd met de provincie Zuid-Holland.

Bij een initiële naderingshoogte van 2500 voet wordt er nog steeds over deze gebieden gevlogen en dat is niet wat het college voorstaat.

Beschrijving in het beheerplan Natura 2000 is voor Schiphol naar verwachting geen document waar rekening mee zal worden gehouden. Overlast door vliegverkeer dient in de eerste plaats in beleidsnotities betreffende Schiphol te worden opgenomen en besproken te worden in het kader van het microklimaat en in CROS verband.

Conclusie: voorstel 1.2 handhaven.

Voorstel college:

1.3 vaste vliegroutes voor landend verkeer.

Opmerkingen heer Paymans:

- Gepubliceerde routes voor inkomend verkeer zijn beperkt tot de eindnadering
- Gepubliceerde routes voor inkomend verkeer eindigen bij het naderingsverkeersgebied
- Tussenliggende traject is onbeschreven
- Bij CDA naderingen is wel beschrijving
- Hier wordt het mogelijke gevraagd

Voorstel heer Paymans:

1.3 Bepleit beschrijving vliegp pad initiële naderingsroutes.

Bepleit vaste naderingsroutes volgens de gepubliceerde instrumentlanding-procedures binnen het plaatselijk verkeersgebied

Bepleit meer CDA naderingen

Standpunt college:

Het college wil bij de gesprekken over de resultaten van het Aldersadvies in het kader van het microklimaat inzetten op vaste vliegroutes voor landend verkeer. 's Nachts is dat al het geval maar overdag is dat in verband met de verkeersdruk bij de huidige stand van de techniek nog niet mogelijk. Vaste landingsroutes kunnen het huidige "invlechten volgens waaiers" voorkomen en de hinder sterk concentreren. Ook dit kan veel overlast wegnemen. Vaste routes voor landend verkeer 's nachts zijn er voor de Kaagbaan en de Polderbaan. Als de Kaagbaan door omstandigheden niet kan worden gebruikt, wordt de Zwanenburgbaan voor landingen vanuit het zuiden ingezet. Daarvoor zijn geen vaste routes, ook geen CDA. Daarvoor geldt dan hetzelfde regime als overdag.

CDA wordt nu al zoveel mogelijk toegepast. CDA naderingen zijn nu mogelijk vanaf 23.00 uur tot 6.30 uur. Deze techniek wordt in de nabije toekomst (5 jaar) uitgebreid waarbij CDA naderingen vanaf ongeveer 20.30 uur tot 6.30 uur mogelijk zijn. Dit is neergelegd in het Aldersadvies.

Conclusie college: voorstel 1.3 handhaven.

Voorstel college:

1.4 landend verkeer hoger laten aanvliegen.

Opmerkingen heer Paymans:

- Internationale standaard daalhoek eindnadering 3 graden (ICAO standard)
- Wordt bedoeld eindnadering eerder aan te vangen?
- Transition level verhogen
- CDA-approaches lijkt constructiever

Voorstel heer Paymans:

Bepleit verhoging transition altitude

Bepleit hogere initiële naderingshoogte

Bepleit meer CDA naderingen

Standpunt college:

Zie hetgeen is opgemerkt bij 1.3 en reeds is afgesproken aan de Tafel van Alders.

Conclusie college: standpunt 1.4 handhaven.

Voorstel college:

1.5 nachtperiode tot 7.00 uur.

Opmerkingen heer Paymans:

- Geldt dat alleen voor bebouwd gebied?
- Luchtvaart is infrastructuur
- Vergelijk met wegstelsel en OV
- Het is vraagafhankelijk
- De vervoersvraag bepaalt het vluchtaantal
- Er is meer nachtwerk; veiling/bouwwak/verpleging vervoersafhankelijk (55 Dba)
- Elke nachtvlucht minder is 10 meer overdag

Voorstel heer Paymans:

Bepleit specifieke nachtbanen

Vereis altijd CDA-naderingen

Stel strengere geluidseisen (bronbeleid)

Standpunt college:

Slaapverstoring treedt met name op aan het einde van de nacht en vroege ochtend. Het is dus van groot sociaal belang dat de nachtperiode op de luchthaven Schiphol tenminste tot 7.00 uur duurt zodat zo min mogelijk mensen in de vroege ochtend worden gestoord door vliegtuiggeluid. De teneur op Europees niveau is ook om nachtelijk vliegverkeer zoveel mogelijk geleidelijk terug te dringen. Aan de Aldersafel is afgesproken om behalve het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol ook het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht te beperken (zelfs tot beneden het niveau van 2008).

Ook aan de Alderstafel is afgesproken de aantallen vliegtuigen te beperken.

Het voorstel van de heer Paymans is voornamelijk economisch gericht, de gemeente wil inzetten op een sociaal argument met ondersteuning van de afspraken uit het Aldersadvies. Voor wat betreft de CDA naderingen, zie hetgeen hierover bij 1.3 is vermeld.

Conclusie college: standpunt 1.5 handhaven.

Voorstel college:

1.6 geen uitbreiding van vliebewegingen zonder hinderbeperkende maatregelen.

Opmerkingen heer Paymans:

- Als uitbreiding geen hinder geeft mag het dus ook niet?
- Hinder is gedefinieerd in contouren op basis van Kosteneenheden Ke
- Aantal vliegbewegingen binnen de milieuruimte, als daar plaats is dan kan het dus wel!
- Hoog ik vind gehalte

Voorstel heer Paymans:

Criteria voor hinder opstellen

Dit standpunt laten vervallen en definiëren in de milieuruimte

Standpunt college:

Aan het aantal vliegtuigbewegingen is een limiet gesteld tot en met het gebruiksjaar 2020. Ook ingeval uitbreiding tot boven deze limiet theoretisch geen extra totale geluidsbelasting zou opleveren (bijvoorbeeld door stillere motoren), is een dergelijke uitbreiding, hoewel die binnen de milieuruimte zou vallen, niet toegestaan.

De Kosteneenheid (KE) is in 2003 afgeschaft en heeft plaatsgemaakt voor de Lden.

Zowel bij de KE als de Lden komt de "milieuwinst" ten goede van de luchtvaart.

De maatregelen in het Aldersadvies komen daarentegen ten goede van de regio en niet van de luchtvaart.

Voorstel is na 2020 de milieuwinst voor 50/50 te verdelen over de luchtvaart en de regio.

Conclusie college: standpunt 1.6 handhaven.

Voorstel college:

1.7 geen uitbreiding van het banenstelsel.

Opmerkingen heer Paymans:

- Zeer ongenueanceerde stelling
- Een uitbreiding leidt tot een verdeling van het verkeer over meer banen dus minder over Nieuwkoop
- Een west/oost stelsel zal een aanmerkelijke vermindering van verkeer over Nieuwkoop realiseren

Voorstel heer Paymans:

Dit standpunt laten vervallen.

Standpunt college:

Dit standpunt is niet ongenueanceerd. Ook in het Aldersadvies wordt aangegeven dat tot en met 2020 geen wijziging in het aantal banen wordt verwacht.

De provincie Noord Holland stelt zich met betrekking tot een eventuele uitbreiding van het banenstelsel op het standpunt: "baan erbij, baan eraf".

Meer banen leidt niet automatisch tot vermindering van de overlast voor Nieuwkoop.

Uitbreiding van het banenstelsel opent de mogelijkheid tot een sterke toename van het aantal vliegtuigbewegingen en zal leiden tot meer vliegverkeer en diensgevolge ook meer overlast in de regio, waarbij de verdeling van de hinder een zeer ongewisse factor is.

Een west/oost stelsel betekent dat de indeling van het banenstelsel op Schiphol volledig zal moeten worden gewijzigd en dat de luchthaven in zijn totaliteit grotendeels op de schop moet.

Dat vinden wij niet realistisch, mede vanwege het feit dat de bestaande ruimtelijke ordening zich daar niet of nauwelijks voor leent. Overigens zal de positie van Schiphol tot en met 2040

(inclusief de situering van de banen) een belangrijk onderwerp vormen van de Luchtvaartnota, die dit jaar zal verschijnen.

Conclusie college: standpunt 1.7 handhaven.

Voorstel college:

1.8 geluidmeetsysteem uitbreiden met meetpunten binnen Nieuwkoop.

Opmerkingen heer Paymans:

- Meten is weten zou je zeggen
- Wat meet je? Omgevingsgeluid of vliegtuiggeluid
- Geluid kan je niet optellen
- Onderzoeken of zuivere meting mogelijk is
- Premature standpunt

Voorstel heer Paymans:

Onderzoek of plaatselijke meetpunten zinvol zijn
Standpunt nog niet overnemen

Standpunt college:

Wij onderschrijven de stelling: meten is weten.

De hedendaagse geluidmeetapparatuur is in staat om uitsluitend vliegtuiggeluid te meten, overige storende geluiden worden weggefilterd. Gemeten wordt het geluidsniveau van individuele vliegtuigen die in de buurt van de meetlocatie passeren. Duidelijk moet zijn dat deze metingen geen functie vervullen ten aanzien van de milieuhandhaving.

Het doel van geluidmeten is om informatie te vergaren die je bijvoorbeeld kunt inzetten bij gesprekken over microklimaat binnen de gemeente.

Conclusie college: standpunt 1.8 handhaven.

Voorstel college:

1.9 CROS lidmaatschap handhaven.

Opmerkingen heer Paymans:

- Betere onderbouwing standpunten
- Inhoudelijke controle raad
- Meer professionaliteit en studie
- Vermijd de indruk dat de problemen van Schiphols direct burens onze problemen lijken te zijn (Nieuwkoop maatwerk)

Voorstel heer Paymans:

Geen

Standpunt college:

In deze bijlage is een nadere onderbouwing van de standpunten gegeven.

De raad wordt over belangrijke onderwerpen met betrekking tot Schiphol en CROS geïnformeerd en betrokken.

Binnen CROS in het algemeen en de CROS kerngroep van de gemeente Nieuwkoop in het bijzonder is veel kennis en kunde aanwezig van het Schipholdossier. Waar nodig wordt specialistische kennis opgedaan bij lezingen, presentaties en informatiebijeenkomsten.

Ook kan nuttig gebruik gemaakt worden van de bestaande netwerken tussen bestuurders, bewoners en luchtvaartinstanties.

De CROS is er niet alleen voor de gemeente Nieuwkoop. Alleen als regio rondom Schiphol kunnen gezamenlijke knelpunten worden besproken en aangepakt. Daarnaast probeert de gemeente Nieuwkoop de aandacht te vragen voor de lokale problemen en dit te bespreken in het kader van het zogenaamde microklimaat.

Conclusie college: standpunt 1.9 handhaven.