

## **Beantwoording vragen gemeenteraadsleden Oegstgeest naar aanleiding van de presentatie Nut & Noodzaak Burgerparticipatie Schiphol op 11 september 2014**

Wegens tijdgebrek kon een aantal vragen niet mondeling ter vergadering worden behandeld. Daarom is toegezegd dat schriftelijk te doen. Aangezien ze elkaar deels overlappen, gebeurt dat thematisch.

### **Lusten & Lasten**

Wonen nabij Schiphol heeft voor- en nadelen. Het is prettig voor wie snel het vliegtuig wil nemen om op vakantie te gaan. Maar van datzelfde vliegtuig kunnen de achterblijvers overlast ondervinden wanneer het vertrekt en weer terugkomt. De volgende keer kan de vakantieganger zelf het slachtoffer zijn.

Waar het bij hinderbeperking om gaat is allereerst de totale geluidsproductie te beperken en wat rest vervolgens te verdelen over die gebieden waar de minste personen er last van hebben. Dat betekent in de praktijk stedelijk gebied vermijden.

Net als andere sectoren zou de luchtvaart moeten opdraaien voor de milieueffecten. Het zou niet onredelijk zijn om via een opslag op vliegtickets diegenen te compenseren die ernstige overlast ondervinden.

### **Klachtafhandeling**

Het aantal starts in Leidse Regio & Duin-Bollenstreek was in 2013 45% hoger en het aantal landingen 21% lager. Het aantal klachten is in totaal 2% hoger. Dat lijkt in tegenspraak met elkaar, maar minder klagen betekent niet per definitie minder hinder. De belangrijkste verklaring is dat inwoners het klagen moe worden omdat zij het gevoel hebben dat er toch niets verandert.

Uit hinderbelevingsonderzoek blijkt dat het niet zozeer het aantal vliegtuigen dat overkomt het probleem is, maar de hoogte en de frequentie. Die leiden tot slaapverstoring, concentratieverstoring of gespreksonderbreking. Dat soort grove inbreuken op de kwaliteit van de leefomgeving moet worden voorkomen.

De meeste klachten in deze regio komen uit Leiden en Oegstgeest. De daling van het totale aantal klachten over een langere periode is ook verklaarbaar uit de gewijzigde systematiek. Vroeger kon men alleen klagen over een individuele vliegtuigpassage. Nu is het ook mogelijk een zogeheten periodeklacht in te dienen. Daardoor lijkt het aantal klachten lager dan het feitelijk is.

Wat zich wreekt is dat het luchtvaartbeleid geen individuele rechtsbescherming kent. De inspectie handhaaft en geeft boetes bij overtreding. Een benadeelde kan de overtreder niet zelf aansprakelijk stellen. Naast de gemeten hinder blijven klachten daarom onontbeerlijk als indicatie voor daadwerkelijk ondervonden geluidhinder. Immers, iedere gegronde klacht is er een te veel.

### **Vliegroutes**

Overdag worden de landingen gespreid over een groter gebied, omdat daarmee de baancapaciteit toeneemt. 's Nachts, als het minder druk is, kunnen vaste routes worden gevolgd. De keuze tussen spreiden of concentreren is er een die partijen verdeeld houdt.

Van belang is waar en hoe een vliegtuig precies vliegt. Binnen de kaders hebben de luchtverkeersleiding LVNL en piloten een zekere vrijheid. Uit diverse voorbeelden blijkt dat er regelmatig lager wordt gevlogen dan afgesproken. Door daarover te klagen blijft deze ongewenste situatie op de agenda. De bewonersvertegenwoordigers gebruiken deze gegevens voor het optimaliseren van routes (zoals een aanpassing van de bochtstraal). Zo wordt ook de mogelijkheid van hoger aanvliegen naar de Kaagbaan nog onderzocht.

### **Meetpunten**

Voor de handhaving van de geluidsnormen gelden wettelijke eisen die zijn gebaseerd op de berekende geluidsproductie van het totale aantal vliegtuigen dat jaarlijks Schiphol aandoet. Dat wordt vergeleken met het huizenbestand uit 2005 en daaruit wordt de maximale geluidsbelasting

per jaar bepaald. De uitkomst is een aantal ernstig gehinderde personen dat niet mag worden overschreden. In het algemeen voldoet de luchthaven aan die handhavingsnorm. Dit zegt echter niets over de lokaal feitelijk ondervonden hinder. Vandaar dat er ook wordt gemeten om de effecten van routes in kaart te brengen. Schiphol heeft daarvoor het NOMOS systeem van meetpunten geïnstalleerd. Die staan helaas op een beperkt aantal plaatsen. Om die reden hebben vele gemeenten (waaronder Oegstgeest) het netwerksysteem van Geluidsnet ingevoerd. Dat maakt het mogelijk op permanente basis en heel precies te meten op welke hoogte er wordt gevlogen en wat de geluidsproductie is. Uit die metingen blijkt dat er veelvuldig lager wordt gevlogen dan nodig is, met flinke pieken als gevolg. Permanent onderzoek naar de omstandigheden moet uitwijzen waarom dat het geval is en of dat niet anders kan. Daarmee kunnen de bewoners de discussie met de andere overlegpartijen aan.

### **Van CROS naar ORS**

Met de oprichting van de Omgevingsraad Schiphol komt er een einde aan de versnippering van overleg- en adviesorganen. Doel van deze raad is: de ontwikkeling van Schiphol inbedden in de omgeving (dus niet omgekeerd!).

Daartoe komen alle vraagstukken, belangen en partijen samen in een nieuwe raad. De bewoners krijgen daarin een zelfstandige delegatie, naast die van de luchtvaartsector (luchthaven, vliegtuigmaatschappijen, verkeersleiding) en de overheden (rijk, provincies, gemeenten).

### **Uitplaatsing naar Lelystad**

Het Schipholbeleid is vastgelegd in het Aldersakkoord van 2008. Uitgangspunt is selectieve groei. Met het bestaande banenstelsel kan Schiphol groeien tot 510.000 vliegtuigbewegingen (vtb) in 2020. Nederland heeft behoefte aan ca. 580.000 vtb, vandaar dat onderdeel van het akkoord is een overloop van ca. 70.000 vtb naar Lelystad en Eindhoven.

Voor de vluchten op Schiphol is bepaald dat die bij voorkeur worden afgewikkeld via de 2 preferente banen, te weten de Polderbaan en de Kaagbaan (waar Oegstgeest de meeste last van heeft). Dat betekent dat Oegstgeest ca. eenderde van de huidige 430.000 vtb per jaar over zich heen krijgt, waaronder 20.000 nachtvluchten.

Zou de overloop naar Lelystad niet doorgaan, dan wordt de tweede Kaagbaan onontkoombaar. Door zo'n parallelle baan zou de overlast in het zuidelijk deel van de Randstad onaanvaardbare vormen aannemen.

De mogelijkheden om lawaai structureel te verminderen of te spreiden zijn nagenoeg uitgeput. Voor Oegstgeest is het voorkomen een nieuwe baan cruciaal om de ontwikkeling van Schiphol in te tomen. Het is dus niet zo dat Oegstgeest uit eigen belang bestaande hinder naar anderen verplaatst. Bovendien draagt deze regio al meer dan evenredig bij aan de benodigde capaciteit.

*Matt Poelmans*

*CROS-bewonersvertegenwoordiger Oegstgeest & clustervertegenwoordiger ZuidWest*

*De presentatie is te vinden op*

<http://vlieghinder-oegstgeest.nl/2014/09/hoe-kan-het-gebeuren-minder-klachten-bij-20-toename-vliegverkeer-in-2013/>