

DEFINITIEF CONCEPT

De Raad van Kaag en Braassem , in vergadering bijeen

Motie

constaterende dat:

- de rechtbank van Den Haag op 20 maart 2024 heeft geoordeeld dat de Staat de belangen van omwonenden rond Schiphol "stelselmatig onrechtmatig" ondergeschikt heeft gesteld aan die van de luchtvaart en de staat daardoor opgedragen heeft ervoor te zorgen dat bewoners individuele rechtsbescherming krijgen;
- de rechtbank constateert dat in het verleden herhaaldelijk is gebleken dat maatregelen om de situatie op de ene locatie te verbeteren, leidden tot verergering van de situatie elders.
- het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) momenteel een nieuw luchthavenverkeersbesluit (LVB) voorbereidt, dat begin 2025 moet ingaan en dat invulling moet geven aan de uitspraak;
- het nieuwe LVB de basis moet bieden voor het herstel van een evenwichtige balans tussen de belangen van de luchtvaartsector en de belangen van de omwonenden van Schiphol;
- het LVB voor de bepaling van het geluidsniveau door het vliegverkeer rond Schiphol een virtueel berekeningssysteem (geen meetsysteem) op basis van handhavingspunten hanteert;
- er luchtzijdige veranderingen ingevoerd zullen gaan worden als gevolg van de Luchtruimherziening en het "Minder Hinder plan Schiphol".
- er geen substantiële hinderbeperkende maatregelen mogelijkheden zijn binnen de kaders van het recent gepresenteerde "Quickscan Primaire banen" onderzoek
- de leefomgeving zich niet beperkt tot binnenshuis

overwegende dat

- Kaag en Braassem last heeft van overvliegende startende vliegtuigen (ca 90.000 p.j) en een toename zal krijgen door de invoering van een nieuwe aanvliegeroute (ca 20.000) voor het landend verkeer
- deze overlast maatschappelijk onaanvaardbaar en ingrijpend is voor het dagelijks leven, ook in de nachtelijke uren
- het nadelige effect op de gezondheid van onze inwoners verminderd moet worden
- de huidige, sinds 2010, gedoogde regelgeving ongelimiteerde mogelijkheden biedt tot intensivering van het Kaagbaan gebruik ten behoeve van het ontzien van andere Schiphol regio's
- het mensen die overlast ervaren door Schiphol aan effectieve rechtsbescherming ontbreekt omdat adequate en daadwerkelijk gehandhaafde normen ontbreken
- isolatie slechts in sommige gevallen en op sommige locaties mogelijk, betaalbaar of wenselijk is en al helemaal geen oplossing is voor de leefomgeving buitenshuis

spreekt zich uit voor:

- 1 een eerlijke en maatschappelijke verantwoorde verdeling van vliegtuig geluidsoverlast op basis van een voor Nederland passend luchtvaartvolume.
- 2 het creëren van een stelsel in het nieuw LVB waarbinnen inwoners individuele rechtsbescherming kunnen genieten ten aanzien van overmatig hoeveelheid geluidsoverlast. Voor de realisatie hiervan is nodig:
 - een virtueel fijnmazig netwerk van handhavingspunten met een afdoend dekkinggebied voor de woonkernen

- een transparante vaststelling van de handhavingspunt grenswaardes mede gebaseerd op een voor omwonenden herkenbare referentie periode CORONA (soort nulmeting)
- een onafhankelijk meetnetwerk voor de registratie van de vliegtuig geluidbelasting ter toetsing van de voor de handhavingspunten geldende grenswaardes
- het opzetten van een mechanisme waarmee voor alle betrokkenen een objectieve en eenvoudige, fijnmazige monitoring en bewaking van de geluidsoverlast, de handhaving, en de potentiële verbeterpunten mogelijk is
- het isoleren van huizen niet te beschouwen als afdoende mitigerende oplossing voor toenemend door vliegtuigen veroorzaakte geluidsoverlast.

verzoekt het college:

over bovenstaande punten samenwerking met andere gemeenten, in BRS en in Holland Rijnland-verband te zoeken, om te komen tot:

- een eerlijke verdeling van de overlast zonder verdere toename van het aantal vliegbewegingen over onze gemeente
- een stelsel met effectieve individuele rechtsbescherming;

en gaat over tot de orde van de dag.

Aanvullende achtergrond info:

Mede ontleend aan een interne discussie van clustervertegenwoordiging

De discussie in Sector en Overheid focust zich primair op de Netwerkkwaliteit en de HUB functie van Schiphol, de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat

Toegevoegd is één conclusie uit het rapport "Grote Luchthavens en Gezondheid van de Gezondheidsraad (1999)

Netwerkkwaliteit en hubfunctie. (Overstappers)

Er wordt teveel gekeken naar kwaliteit en het aantal directe verbindingen niet naar de betekenis voor Nederland. Zelfs indien de Hub compleet wegvalt blijkt uit onderzoek door SEO voor het ministerie dat de effecten voor Nederland beperkt zijn. Op incurante bestemmingen heb je vaker een overstap. Bijvoorbeeld naar Buenos Aires heb je een overstap en wordt de reistijd 3 tot 4 uur langer. Daar staat tegenover dat de kosten ruim 1000 Euro lager zijn (je betaalt geen Hub premium meer). Verder vallen er ook intercontinentale toeristische bestemmingen waarvoor er vele directe alternatieven zijn.

Werkgelegenheid.

Er is in Nederland een tekort aan arbeidskrachten en niet aan werkgelegenheid met daardoor ook een grote druk op de arbeidsmigratie. Ook in de luchtvaart zijn er personeelstekorten waardoor bij een beperkte krimp, in combinatie met natuurlijk verloop, er geen gevolgen zijn voor de bestaande werknemers. Bij een sterke krimp zijn er veel alternatieven in andere sectoren.

Vestigingsklimaat.

In de studie van SEO/CE Delft voor Schiphol en de KLM wordt geen effect aangegeven van de omvang van Schiphol op het vestigingsklimaat. Eventuele bestemmingen die wegvallen bij een kleinere omvang blijven indirect bereikbaar waardoor er alleen een effect is op de reistijden/kosten en geen breder economisch effect. Verder heeft de Nederlandse economie structureel te maken met capaciteitstekorten waardoor minder ruimte voor de ene sector, meer ruimte voor een andere sector betekent (K. Knot, A. Boot, e.a)

Vliegtuig geluidshinder

Met uitzondering van gehoorbeschadiging, hangen de gezondheidseffecten van geluid af van de beoordeling van het geluid door de blootgestelde en van de vegetatieve reacties die het geluid oproept. Sommige effecten, zoals hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten, kunnen een direct gevolg zijn van de wijze waarop het organisme de 16 Grote luchthavens en gezondheid

blootstelling verwerkt, andere zijn mogelijk een gevolg van het optreden van aan de blootstelling gerelateerde hinder. Hinder is een gevoel van afkeer, boosheid, onbehagen, onvoldaanheid of gekwetstheid, dat optreedt wanneer een milieufactor iemands gedachten, gevoelens of activiteiten negatief beïnvloedt.

Blootstelling aan geluid is slechts een van de factoren die de hinder bepaalt. Uit onderzoek blijkt dat vliegtuiggeluid als hinderlijker wordt ervaren dan geluid van weg- en treinverkeer bij de zelfde dag-nachtniveaus. Ook de mate van verontrusting over vliegtuigongevallen is van invloed. Andere zogeheten niet-akoestische factoren die een rol spelen, zijn de mate van openheid van het luchthavenbedrijf of van de overheid en de wijze waarop de overheid de milieunormen handhaaft. Deze factoren kunnen zowel de hinder verminderen (meer openheid, strenge handhaving) als doen toenemen.

Nieuw onderzoek heeft eerdere bevindingen van een negatieve invloed van vliegtuiggeluid op leerprestaties van kinderen bevestigd. De commissie beveelt nader onderzoek aan om het verband tussen blootstelling en effect op te helderen en na te gaan wat de gevolgen zijn op lange termijn