

Voortgangsrapportage Bestuurlijke Agenda regio Haarlem-IJmond-Alkmaar Januari 2020

Onderwerp	Inzet BRS	Regionale inzet	Stand van zaken en inzet vervolg
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	Steunen + volgen.	<p><u>Stand van zaken</u></p> <p>De CO2 -uitstoot van de Nederlandse luchtvaart is groot. In 2018 stootte de luchtvaartsector 12,8 Mton CO 2 uit (CBS, 2019); dat is 7% van de nationale uitstoot.</p> <p>De luchtvaartsector en Schiphol zijn in 2019 met een eigen klimaatplan gekomen, "slim en duurzaam". Dit plan bevat aanzienlijk hogere ambities dan voorheen. De milieubeweging vindt het plan nog ruim onvoldoende. De minister stelt dat de sector haar bijdrage moet leveren aan de klimaatafspraken van Parijs.</p> <p>De sector richt zich in eerste instantie op het bijmengen van kerosine met biofuels. Hiervoor is een biokerosinefabriek opgericht in Delfzijl. Hiernaast is een experiment gestart met het vervaardigen van synthetische kerosine (Synkeroproject). Het rijk en de sector richten zich tevens op de elektrificatie en de inzet van waterstof. De hogere kosten voor het vervaardigen van klimaatvriendelijke alternatieven belemmeren grootschalige toepassing op korte termijn. De weg naar totale verduurzaming van de luchtvaart is nog heel lang; de beginstappen zijn in elk geval gezet. Het door de sector voorgestelde tempo van verduurzaming zal vooralsnog het tempo van de groei van het luchtverkeer niet bijhouden en dus zal de CO2-uitstoot door de sector netto blijven toenemen.</p> <p>De BRS-insteek is ongewijzigd. Het initiatief voor maatregelen ligt bij de sector en het rijk kan nadere voorwaarden stellen. Milieuorganisaties vinden het plan te weinig ambitieus. Vanuit onze regio worden geen initiatieven op dit vlak ondernomen. De raad van Haarlem heeft zich in elk geval uitgesproken voor een stop op de groei tot en met 2023 dit mede in verband met de klimaatgevolgen van de luchtvaart.</p>

	<p>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.</p>		<p><u>Vervolgacties</u></p> <p>De BRS inzet t.a.v. klimaat is dat het kabinet in de luchtvaartnota duidelijk moet maken aan welke prestaties de sector moet voldoen. Het wachten is dus op de luchtvaartnota. De standpuntbepaling kan in BRS verband plaatsvinden en elke gemeente kan afzonderlijk bepalen of zij dit volgt danwel dat zij met een eigen zienswijze wil komen.</p> <p>Voor de regio Haarlem-IJmond-Alkmaar is het van belang te zien hoe bedrijven in onze regio kunnen participeren in experimenten. Tatasteel produceert veel CO2 en die kan interessant zijn voor het vervaardigen van synthetische kerosine.</p>
Luchthaven in zee	<p>De BRS ondersteunt het onderzoek naar een luchthaven in zee inclusief daarbij behorende</p>	<p>De regio is kritisch over een luchthaven in zee en wil betrokken worden bij</p>	<p><u>Stand van zaken</u></p> <p>De mogelijkheid van een luchthaven in zee speelt geen belangrijke rol in de toekomstdiscussies over luchtvaart. Hij is ook niet helemaal van de baan. Het college van gemeente Velsen heeft zich in brief aan ministerie kritisch uitgelaten over luchthaven in zee. Een luchthaven in zee lost voor de korte termijn niets op en voor de lange termijn kan het belemmerend werken voor de industrie voor windparken op zee.</p>

	infrastructuur en landzijdige functies.	vervolgonderzoek.	<p><u>Vervolgactie:</u></p> <p>Bij de discussie over de luchtvaartnota zal de mogelijkheid van een luchthaven in zee weer op tafel komen. Omgevingsdienst IJmond zal verslag doen van die discussie en advies uitbrengen over in te dienen zienswijzen. Ook hier bestaat de mogelijkheid voor gemeenten om een zienswijze in te dienen met al dan niet afwijkende standpunten.</p>
(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.	<p><u>Stand van zaken</u></p> <p>Het ultra fijnstof (UFS) leeft onder het publiek. Voor onze regio is het UFS van luchtvaart geen issue. De concentraties van andere bronnen, en met name het wegverkeer, zijn veel groter.</p> <p>De eerste tussenresultaten van het langjarige onderzoek onder kinderen en kwetsbare groepen in de belaste gebieden zijn bekend. Verhoogde niveaus kunnen leiden tot gezondheidsproblemen bij toch al kwetsbare groepen in de nabijheid van Schiphol. Het RIVM vervolgt haar onderzoek en zal in 2023 verslag doen.</p> <p><u>Vervolgactie</u></p> <p>ODIJ wacht vervolgresultaten van het RIVM-onderzoek af en zal daarover advies uitbrengen.</p>
Geluidhinder (prioriteit)	Geluidhinder is gebaseerd op berekeningen. De ervaring leert dat dit het wantrouwen van de omgeving vergroot. Onderzocht moet	Eigen initiatief. 1. De huidige 48 Lden contour is geen vaste contour. Hierdoor kan het gebied binnen deze contour	<p><u>Stand van zaken:</u></p> <p>1. Fixeren van 48Lden–contour speelt geen enkele rol in het Schipholoverleg. Schiphol zelf wil naar grotere voorspelbaarheid en daar zou dit goed in kunnen passen. Punt van aandacht is nog het WHO-advies voor een 45 Lden-contour. Het ministerie werkt aan een reactie op het WHO-advies.</p> <p>2. Er loopt nu een uitgebreid programma voor het opwaarderen van het meten in het beheersen van de vlieghinder: “programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid”.</p> <p>https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z25681&did</p>

	<p>worden in hoeverre real-time metingen van geluid een bijdrage kunnen leveren aan het herstel van vertrouwen van de omgeving. 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</p>	<p>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. Steekproefsgevijs onderzoek laten doen naar de gemeten waarden ten opzichte van de berekende waarden.</p>	<p>=2019D52752. Meetgegevens gaan gebruikt worden om berekeningen te valideren. Het meetnet wordt uitgebreid. Een nieuwe meetstrategie wordt nog uitgewerkt.</p> <p>3. Enkele keren is een verzoek binnengekomen voor een meting in verband met geluidsoverlast. Voor gemeente Bergen is de aanvraag voor een NOMOS-meetpost afgewezen. De nieuwe opzet van het meten biedt wellicht nieuwe kansen.</p> <p><u>Vervolgactie:</u> ODIJ participeert actief in de ORS-werkgroep Taskforce Informatievoorziening om het onderzoek aan te sturen. Bestuurlijke aansturing is via het Regioforum van de ORS. Doel van haar inzet is om voor onze regio tot een betrouwbare set van meetpunten te komen, inclusief die voor het gebied buiten de huidige 48 Lden (Bergen, Heiloo, Alkmaar).</p>
--	---	---	--

	rustmomenten zijn weggevallen.		
Veiligheid (OVV-rapport)	<p>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.</p>	Steunen + volgen	<p><u>Stand van zaken</u> Sinds het uitkomen van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid is de luchthaven gestart met het opvolgen van de aanbevelingen. De minister heeft bij haar groei besluit rekening gehouden met het aantal vluchten dat op basis van het huidige baanstelsel kan worden afgewerkt (540.000).</p> <p><u>Vervolgactie:</u> Een stand van zaken van het vervolg op het rapport lijkt op zijn plaats. Een verzoek hiertoe zal in het Regioforum van de Omgevingsraad worden gedaan.</p>
Gezondheid (prioriteit)	Er moet onderzoek komen naar de lange termijn effecten van luchtvaart op Schiphol op de gezondheid. Het	Steunen + eigen initiatief Inschakelen van GGD voor vervolgonderzoek. Vervolgonderzoek	<p><u>Stand van zaken</u> GGD Kennemerland heeft vervolgonderzoek ingezet mede op verzoek van onze gemeenten. De uitkomst daarvan is: "Ernstige slaapverstoring in de regio Kennemerland is constant gebleven in het verloop van de tijd in 2008, 2012 en 2016. In diverse gemeenten en woonkernen in de GGD-regio Kennemerland is de ernstige slaapverstoring relatief hoog en hoger dan volgens de gelijkwaardigheidscriteria en de MER worden aangegeven. De slaapverstoring is ook hoog in gebieden buiten de rand van de 40 dB Lnight contour". Inmiddels heeft de minister aangegeven om gebruik te willen maken van de GGD-</p>

	destijds stopgezette onderzoek in het kader van GES (gezondheidseffecten Schiphol) moet, onder aansturing van RIVM en GGD 's, worden hervat.	ek naar oorzaken slaapverstoring door vliegverkeer (geluidsniveau, frequentie, tijdstip).	gezondheidsmonitor voor het monitoren van de geluidhinder en slaapverstoring. Zie hiervoor ook de bovengenoemde kamerbrief. De GGD Kennemerland en Hollands Noorden (?) gaan in de gezondheidsmonitor van 2020 daarom het onderzoek naar slaapverstoring een vervolg geven. <u>Vervolgactie</u> ODIJ zal participeren in de opzet van het vervolgonderzoek van de GGD.
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 hu functie in gevaar komt. Inzichtelijk moet worden gemaakt in hoeverre het verplaatsen van het nachtelijk	Steunen + eigen initiatief Aanvullend: minder nachtelijke vlieghinder. Door minder vluchten en beter aan- en uitvliegen (NADP1). Hiervoor worden hinderbeperken de voorstellen ingediend. Monitoren geluid en aantallen	<u>Stand van zaken</u> Inmiddels is een hinderbeperkende maatregel gerealiseerd voor de nachtnadering op Zwanenburgbaan. Daarbij aandacht gevraagd voor cumulatie van hinder bij Castricum Noord – Limmen. Mede gezien de voortdurende sluiting van de oostelijke nachtelijke aanvliegroute, de Artip2c, is die cumulatie onaanvaardbaar. Hierover is een brief naar de minister gestuurd en staat een verzoek tot overleg en compensatie. Hiernaast participeert ODIJ actief in het GGD-onderzoek naar slaapverstoring door nachtvluchten (zie boven). In dit jaar zal duidelijk worden welke stappen de luchthaven zelf wil zetten in het terugdringen van de nachtelijke vlieghinder. <u>Vervolgactie</u> ODIJ zal actief deelnemen aan het overleg over het verminderen van de nachtvluchten. Schiphol zal hiervoor extra dagvluchten willen en dat zal waarschijnlijk tot extra hinder overdag leiden. Extra inzet van de Polderbaan ligt voor de hand en dus ook extra hinder in onze regio tenzij die gepaard gaat met aanvullende hinderbeperkende maatregelen zoals hoger aanvliegen.

	verkeer naar elders of naar overdag mogelijk is. Wij vragen dat nu gestart wordt met een onderzoek naar een gedeeltelijke nachtsluiting.	melders van hinder.	De inzet is om de nachtelijke hinder te beperken en tegelijk die overdag ook aan te pakken.
Luchtruimherziening (en luchtvaartnota)	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.	Volgen	<p><u>Stand van zaken</u></p> <p>Onze regio heeft via haar inbreng in de BRS gereageerd op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de luchtruimherziening en de luchtvaartnota. Er is gewezen op de uitgangspunten van de BRS (zoals die ook in de Bestuurlijke Agenda) zijn opgenomen. Voorts is aangegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de relatie met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De relatie met de NOVI is niet helder. Naar verwachting verschijnt de definitieve NOVI begin 2020. Daarmee is sprake van vrijwel parallelle trajecten en is de vraag hoe afstemming tussen beide trajecten geborgd is. - Voorspellen van de hoeveelheid geluid. Aangegeven is dat er geen criterium is aangegeven hoe de varianten onderling scoren op de hoeveelheid geluidhinder en gezondheidseffecten. De plan-MER dient voor iedere variant inzicht te geven in waar en hoeveel de geluidbelasting zal toe- of afnemen, en welke andere effecten er zijn die zouden kunnen samenhangen met de hinderbeleving van mensen? Denk daarbij bijvoorbeeld aan het verdwijnen van rustmomenten, maar ook de mogelijkheden tot hoger aanvliegen (glijvluchtnaderingen). - Gewezen is op het belang van een minimaal gelijkblijvende score op hinder en gezondheid. Het aantal ernstig gehinderden mag door de luchtruimherziening niet toenemen.

			<ul style="list-style-type: none"> - Dialoog met de omgeving. De NRD spreekt over een 'gerichte dialoog' maar die lijkt zich te beperken tot de provincies. Gewezen is op het belang om ook de gemeenten te betrekken. <p><u>Vervolgactie</u> Vanuit ODIJ wordt initiatief ondernomen om gemeenteraadsleden gelegenheid te geven tot het geven van een reactie op de in te dienen zienswijze door de provincie (namens de BRS) of door het eigen college.</p>
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	Zie onder nachtvluchten.
Governance	Het Schipholdossier vraagt om een nadrukkelijke regie vanuit het Rijk (zie ook	Steunen + volgen. Indienen van eigen voorstellen.	<u>Stand van zaken</u> In BRS-verband is gereageerd op het tussenrapport van Van Geel. Hoofdconclusie van het rapport is dat de relatie tussen Schiphol en haar omgeving onthecht is geraakt en dat langzaam aan iedereen is afgehaakt. Cosmetische verandering in de opzet van Omgevingsraad Schiphol volstaan daarom niet meer. Veel van wat er door BRS-leden is geconstateerd is in het

	<p>daarover het OVV rapport). Er dient een grondige evaluatie plaats te vinden van de werking van de ORS.</p>		<p>rapport terug te vinden. Van Geel onderschrijft onze analyse dat taken, verantwoordelijkheden en rollen niet meer duidelijk zijn. Van Geel schetst ook drie mogelijke modellen voor vervolg en dat het daarbij in elk geval noodzaak is tot een gemeenschappelijk doel. Geen van de door Van Geel gepresenteerde drie modellen voor toekomstig overleg over Schiphol kan de goedkeuring wegdragen. BRS wil helderheid van rollen en zij wil niet meer gezamenlijk met de andere partijen advies uitbrengen. Overheden kijken immers breder dan een enkel belang (sector – economie; bewoners – hinder). Het huis van Thorbecke moet uitgangspunt zijn en de Omgevingswet als wettelijk kader. Het rijk moet tav Schipholbeleid een duidelijke rol gaan innemen. Ruimtelijke ontwikkeling moet daarom buiten het werkveld van de ORS blijven en juist daar is er noodzaak voor overleg tussen rijk-provincies en gemeenten. De insteek in de brief is om een adviesrecht te claimen bij het rijk. In de toekomstige opzet zou eventueel wel plaats kunnen zijn voor een Regioforum tbv de informatie-uitwisseling. Aansluiting bij de systematiek van de omgevingswet geeft daarnaast aan Schiphol de ruimte om als bedrijf haar verantwoordelijkheid te nemen richting de omgeving. Zoals de BRS het platform biedt voor de interbestuurlijke afstemming met het Rijk, zo kan de BRS ook aan de sector een werkbaar platform bieden voor het contact en de afstemming met de regionale overheden.</p> <p><u>Vervolgactie</u></p> <p>Onze regio participeert in het vervolgproces van de evaluatie. Indien er een ORS nieuwe stijl komt zal zij pleiten voor deelname van gemeenten buiten de 48 Lden contour die veel overlast ondervinden. In onze regio betreft dit de gemeente Bergen.</p>
--	---	--	--