

Onderzoeksvoorstel Kudelstaart naar aanleiding van microklimaat Leimuiden

1. Aanleiding

De gemeente Aalsmeer heeft bij de behandeling van het microklimaat Leimuiden in het Regioforum aandacht gevraagd voor de signalen uit Kudelstaart over de cumulatie van de hinder in dit gebied.

Ook de route vanaf de Kaagbaan, waarop het microklimaat Leimuiden betrekking heeft, draagt bij aan het hinderprofiel in Kudelstaart.

Voordat tot besluitvorming door het Regioforum over dit microklimaat wordt overgegaan wenst de gemeente daarom dat door de ORS nader onderzoek wordt uitgevoerd naar de hinderbeleving in het betreffende gebied.

Daarbij dient inzichtelijk te worden gemaakt wat de relatieve betekenis is van het gebruik van de vertrekroute vanaf de Kaagbaan en – meer specifiek – de verlegging van deze route in de cumulatie van hinder in Kudelstaart.

Het belevingsonderzoek is geen replicatie of vervanging van het uitgevoerde evaluatieonderzoek. Het strekt zich dan ook niet uit over het totale gebied dat beïnvloed wordt door het microklimaat.

Het belevingsonderzoek is voor de gemeente Aalsmeer wel een belangrijke specificatie en aanvulling waarmee recht gedaan wordt aan de signalen uit Kudelstaart.

De situatie in Kudelstaart is uniek door de cumulatie van hinder als gevolg van luchtvaart afkomstig van drie banen: Aalsmeerbaan, Kaagbaan en Zwanenburgbaan.

Dat unieke karakter rechtvaardigt om in dit geval specifiek voor Kudelstaart de relatieve impact van de startroute van de Kaagbaan – en meer in het bijzonder nog de verlegging van deze route in het microklimaat – in beeld te brengen, met daarbij in het bijzonder aandacht voor de hinderbeleving.

Met het unieke karakter van deze casus schept de aard en wijze van uitvoering van het voorgestelde belevingsonderzoek geen precedent voor de afweging van hinderbeperkende maatregelen of de wijze van uitvoering van hinderbelevingsonderzoek in de toekomst.

2. Invulling

Het onderzoek naar de leefkwaliteit wordt methodisch gebaseerd op data-triangulatie. Informatie uit verschillende databronnen wordt systematisch gecombineerd. Dat gebeurt enerzijds om data over en weer te valideren – en strategische antwoorden te onderkennen – en anderzijds om uitkomsten uit het belevingsonderzoek te kunnen duiden.

Tegen deze achtergrond wordt het onderzoek systematisch opgezet in de vorm van verschillende samenhangende deelanalyses:

- a) Berekening geluidsbelasting/ernstig gehinderden Kudelstaart (secundaire analyse)

In het uitgevoerde evaluatieonderzoek zijn uitvoerige rekenexercities uitgevoerd naar de verschuiving van de hinder als gevolg van het microklimaat Leimuiden. Deze databron kan als basis gebruikt worden om meer specifiek voor Kudelstaart aan te geven:

1. Wat is de relatieve impact van de verschillende banen/routes voor de verschillende postcodegebieden binnen Kudelstaart?
2. Welke gebieden in Kudelstaart worden overlapt door de 48 dB(A) Lden-contour of hoger en de piekcontour van twee of meer banen?
3. Voor hoeveel woningen is de overlap – bedoeld onder B – toegenomen als gevolg van microklimaat Leimuiden?

Dit wordt in beeld gebracht voor zowel woningbouwbestand 2005 als 2015.

b) Metingen (secundaire analyse)

In het uitgevoerde evaluatieonderzoek zijn metingen verricht om de verschuiving van de hinder als gevolg van het microklimaat Leimuiden in beeld te brengen. Deze databron kan als basis gebruikt worden om meer specifiek voor Kudelstaart aan te geven:

1. Of de uitkomsten onder a plausibel zijn
2. Van welke piekwaarden in dit gebied sprake is
3. Wat de relatieve verschuiving van de piekwaarden is als gevolg van het microklimaat Leimuiden
4. Waar die verschuiving voor het menselijk oor mogelijk waarneembaar is in het gebied Kudelstaart

c) Klachten en beleving (secundaire en primaire analyse)

In het uitgevoerde evaluatieonderzoek zijn de klachten verzameld in de evaluatieperiode. Deze databron kan als basis gebruikt worden om meer specifiek voor Kudelstaart aan te geven of de klachten uit Kudelstaart gekoppeld kunnen worden aan een baan/route

1. Daar waar door de melder zelf een relatie wordt gelegd met het microklimaat: is dat plausibel gegeven de uitkomsten onder a en b (zo niet, kan de melder worden achterhaald? Dan is dat in aanleiding voor een gesprek met deze melder)
2. Daar waar geen bron door de melder wordt aangegeven: is het plausibel te maken dat de aanleiding hiervoor het microklimaat Leimuiden is? In welke gevallen is hiervan sprake?
3. Er wordt nagegaan of er na beëindiging van de oorspronkelijke experimenteerperiode een verandering in het klachtenpatroon optreedt

d) Bestuurlijk overleg

In een bestuurlijk overleg wordt het resultaat van stappen a tot en met c besproken. In dit bestuurlijk overleg wordt op basis van dit resultaat een inhoudelijk onderbouwde definitieve afspraak gemaakt over de inrichting van het belevingsonderzoek. Daarbij worden de zienswijzen van de klankbordgroep meegewogen.

e) Belevingsonderzoek (primaire analyse)

Onder a (en b) zijn verschillende gebieden onderscheiden op basis van de primaire bron van de overlast van vliegverkeer. In het gebied dat primair overlast heeft van de Kaagbaan, wordt een aselechte steekproef getrokken van x adressen (x=statistisch representatief voor dit 'worst case' gebied). Bij een aselechte aan te wijzen volwassen persoon op dit adres wordt een interview afgenomen aan de hand van een gestructureerde vragenlijst. Doelstelling hiervan is zo feitelijk mogelijk te achterhalen:

1. Wat én in welke mate deze personen als overlast ervaren in hun leefomgeving.

2. Daarbij wordt uiteraard getoetst of – en zo ja, welke rol – de startroute van de Kaagbaan hierin speelt.

Indien vastgesteld is dat de startroute van de Kaagbaan een rol speelt, wordt bij deze personen – of een aselecte steekproef uit deze groep – een diepte-interview afgenomen. Daarin wordt zo feitelijk mogelijk vastgelegd of – en zo ja, hoe qua aard en omvang – het microklimaat Leimuiden hierin verandering heeft aangebracht in de ervaring van de inwoner van Kudelstaart.

3. Organisatie en opdrachtverlening

Omdat de punten a t/m c voor een belangrijk deel een secundaire analyse inhouden van eerder in de evaluatie verzameld empirisch materiaal, zal voor deze punten het bureau To70 gevraagd worden de analyses uit te voeren.

Punt d is nieuw onderzoek. Om op een aantal punten de uitkomsten evt. te kunnen toetsen c.q. te kunnen afzetten tegen het recentelijk door de ORS uitgevoerde hinderbelevingsonderzoek, zal het bureau TeamVier gevraagd worden dit onderzoek uit te voeren.

Het onderzoek vindt plaats in opdracht van het secretariaat van de ORS. De uitkomsten worden voorgelegd aan een ambtelijke vertegenwoordiging van de bestuurders- en bewonersdelegatie in het Regioforum. In dit ambtelijk overleg wordt op basis van de uitkomsten overlegd of de besluitvorming in het Regioforum over het microklimaat hernomen kan worden, dan wel dat er eerst nog een overleg van de in het Regioforum vertegenwoordigde bestuurders en bewonersvertegenwoordigers uit de betrokken gebieden dient te worden bijeengeroepen door de ORS-voorzitter.

4. Planning

Als begin april kan worden ingestemd met dit voorstel wordt voor de uitvoering van het aanvullend onderzoek de volgende planning voorgesteld.

<i>april t/m mei</i>	Uitvoering punten a t/m c
<i>medio juni</i>	Bijeenkomst Klankbordgroep microklimaat Leimuiden
<i>medio juni</i>	Bestuurlijk overleg (punt d)
<i>juli t/m sept</i>	Uitvoering punt e
<i>21 september</i>	Definitieve besluitvorming microklimaat Leimuiden