

Doel notitie:

1. Informeren over resultaten quick scan nieuwe voorstellen.
2. Concept-voorstel voor besluit van Regioforum over de nieuwe voorstellen.

A. Achtergrond

Op 27 maart jl. heeft het Regioforum de procedure vastgesteld voor het indienen en behandelen van nieuwe voorstellen voor hinderbeperking. Hierin is opgenomen wanneer, waar en door wie nieuwe voorstellen kunnen worden ingediend en aan welke criteria de voorstellen worden getoetst.

De criteria zijn:

- *Nieuw/uniek voorstel ten opzichte van eerder ingediende voorstellen;*
- *Een per saldo positief effect op de gelijkwaardigheidscriteria op basis van woningbestand 2005;*
- *Effect binnen de 48Lden-contour op basis van de actuele woningbouwsituatie*
- *De mate van hinderverplaatsing;*
- *De effecten op het netwerk;*
- *De effecten op de complexiteit van de operatie.*

Ook de ruimtelijke aspecten, bedrijfseconomische aspecten, veiligheidsaspecten en de milieuaspecten binnen de betrokken regio worden betrokken bij de toets van het voorstel, mede gelet op het feit dat in de Omgevingsraad de luchtzijdige elementen nadrukkelijk verbonden worden aan landzijdige elementen.

B. Ingediende voorstellen

Nieuwe voorstellen dienden voor 15 mei ingediend te worden.

Er zijn twee voorstellen ingediend:¹

1. Voorstel voor meer vaste naderingsroutes aan de zuidkant van Schiphol. Dit voorstel is ingediend door de bewonersdelegatie van de Omgevingsraad Schiphol (zie bijlage).
2. Voorstel voor aanpassing van de nachtelijke startroutes vanaf de Kaagbaan richting het zuiden. Dit voorstel is ingediend door de clustervertegenwoordiging van cluster Kaagbaan (zie bijlage).

C. Analyse van de voorstellen

De voorstellen zijn op 24 juni jl. in het Regioforum gepresenteerd door de opstellers respectievelijk indieners. Vervolgens is door To70 een quick scan gemaakt van beide voorstellen om een feitenbasis te bieden voor de bespreking. Voor deze feitenbasis is LVNL geraadpleegd over het voorstel van de vaste naderingsroutes.

Voor beide voorstellen geldt dat deze niet concreet uitgewerkt zijn voorgelegd door de opstellers. Dit betekent dat diverse uitwerkingsvarianten denkbaar zijn. **De vraag die daarom door de ORS zal moeten worden beantwoord op basis van de quick scan is of de voorstellen aanleiding geven om opdracht te geven voor een verdere uitwerking.**

¹ Zie voor kaartmateriaal de laatste pagina van deze notitie.

Notitie nieuwe voorstellen hinderbeperking

Regioforum 18 december 2015

Juist ook omdat de voorstellen geen concrete uitwerkingen kenden, zijn de quick scan's van beide voorstellen op 12 november j.l. besproken met de opstellers. Dit om te borgen dat de voorstellers zich kunnen herkennen in de presentatie van de feiten ten aanzien van de door hen ingediende voorstellen. In beide gevallen is deze vraag positief beantwoord. Bij het voorstel rond de vaste naderingsroutes heeft dit verder aanleiding gegeven tot een aanvullende brief van de opstellers die ter informatie bij de stukken is bijgevoegd.

Tijdens het Regioforum van 18 december zal Kjeld Vinkx van To70 de quick scan van beide voorstellen presenteren.

D. Inhoudelijke weging van de voorstellen

Samengevat komen de resultaten op het volgende neer:

D1. Vaste naderingsroutes

Het nieuwe voorstel betreft het vastleggen van een deel van de nadering; vanaf de IAF tot voor de eindnadering. Dichtbij de baan krijgt de verkeersleider de ruimte om in te vlechten naar de baan.

Het voorstel onderscheidt zich van de inzet van LVNL op het punt van de vaste naderingsroutes sinds 2007. LVNL hanteert een concept waarin de gehele naderingsroute is vastgelegd. Deze inzet heeft een aantal redenen:

- Beperking van de hinder in het binnengebied;
- De gemaakte afspraken in Europees verband over vaste naderingsroutes houden een vaste route tot aan de baan in;
- Een vaste route tot aan de baan is ook vereist voor CDA's.

Het nieuwe voorstel houdt geen rekening met het kruisende verkeer. Daarnaast biedt het nieuwe voorstel de luchtverkeersleider minder ruimte om met koersinstructies een veilige en efficiënte afhandeling van het verkeer te bewerkstelligen. Deze koersinstructies zijn, in ieder geval in het huidige concept, nodig om de landingscapaciteit te waarborgen. De inschatting is dat het nieuwe voorstel een capaciteitsbeperking inhoudt.

De winst van het nieuwe voorstel qua hinderbeperking ligt vooral buiten de 58 dB(A) Lden, omdat daar het deel van de route ligt dat wordt vastgelegd. Het concept waar LVNL aan werkt heeft als voordeel dat het per saldo langs de gehele vaste naderingsroute tot hinderbeperking zal leiden.

De inschatting is dat de benodigde inzet van LVNL om dit voorstel te realiseren significant zal zijn en effort op andere dossiers, zoals de vierde IAF en vaste routes 'tot aan de baan', (negatief) beïnvloed zal worden.

In hun aanvullende brief naar aanleiding van de bespreking d.d. 12 november geven de opstellers ook aan dat de vaste routes 'tot aan de baan', zoals door de LVNL, nagestreefd, in hun ogen voor de omgeving in potentie gunstiger zijn. Wel bevelen zij aan om de realiteitswaarde van vaste naderingsroutes 'tot aan de baan' tegen het licht te houden indien vastgehouden wordt aan een 2+1-operationeel concept.

Concept-besluit: Het nieuwe voorstel niet verder uitwerken. Conform het voorstel van de opstellers in hun aanvullende brief helderheid scheppen in de visie op de middellange termijnontwikkeling over het ontwikkeltraject van de vaste naderingsroutes 'tot aan de baan' in relatie tot het operationeel concept.

D2. Nacht sids kaagbaan

In dit nieuwe voorstel draait de LEK/LOP/AND/ARN-vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) ten zuiden van Roelofarendsveen naar het (zuid)oosten af (zie kaartje hieronder). In de huidige route wordt er nog voor Leimuiden afgedraaid naar het (zuid)oosten. Met de opsteller is overeenstemming dat het voorstel niet voor de dag kan gelden (in afwijking van het oorspronkelijk ingediende voorstel dat deze optie suggereert).

Het voorstel heeft als gevolg dat een compleet nieuwe groep omwonenden 's nachts overvlogen zal worden, met slaapverstoring als gevolg. Het gaat om circa 90% van het Kaagbaan-verkeer in de nacht, op ongeveer 50% van de dagen. De nieuwe gebieden zullen door de verplaatsing (deels) binnen de 40 dB(A) L_{night} en de 48 dB(A) L_{den} gaan vallen. Zonder nadere specificatie van de ligging van de route is niet op voorhand te zeggen of het voorstel per saldo een positief effect zal opleveren. Bij de verplaatsing is verder nog ter overweging van belang dat in het isolatiebeleid investeringen zijn gedaan op basis van een isolatiecontour voor de nacht uitgaande van de huidige ligging van de nachtroute.

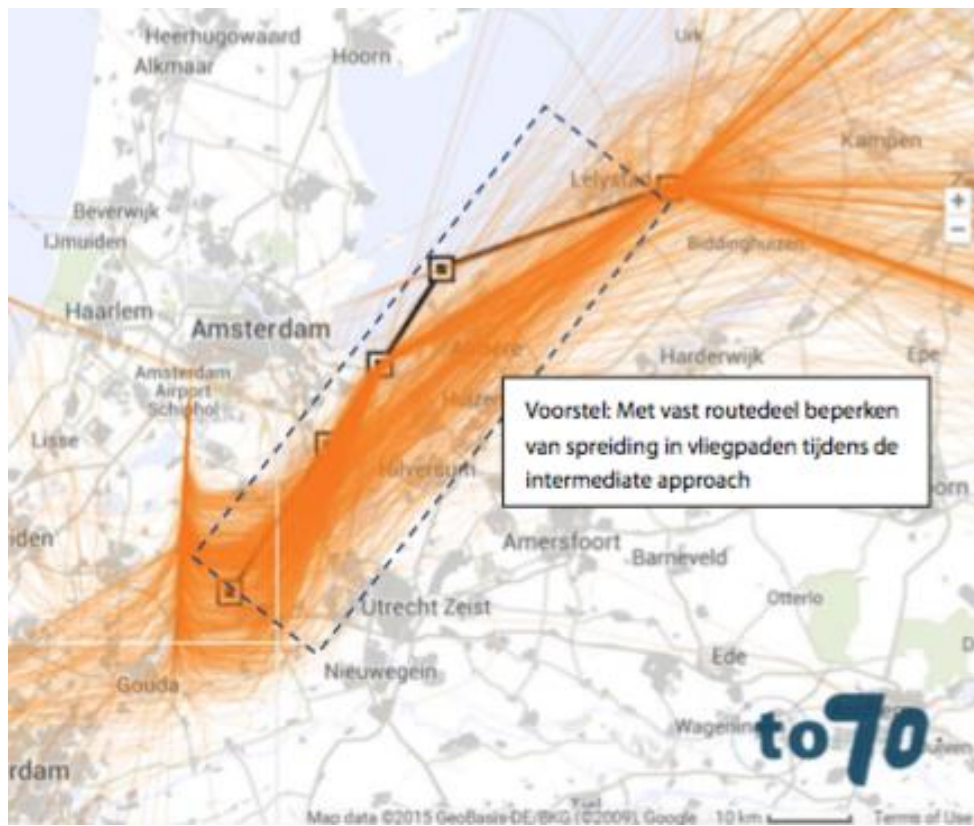
Het voorstel betekent dat vliegtuigen in de nacht 10 tot 15 kilometer om dienen te vliegen. Doordat het verkeer langer gebundeld moet vliegen in dit nieuwe voorstel betekent een verdere capaciteitsbeperking van de nachtroutes. Dit heeft als gevolg dat de nachtprocedure – die gunstiger is voor de omgeving – minder lang gevlogen kan worden ('s avonds en 's ochtends).

Relevant bij de afweging is verder dat op dit moment in het microklimaat Leimuiden gezocht wordt naar een optimalisatie van de huidige route op de locatie waar deze huidige route de bebouwde omgeving met name raakt (Rijssenhout, Leimuiden, Burgerveen).

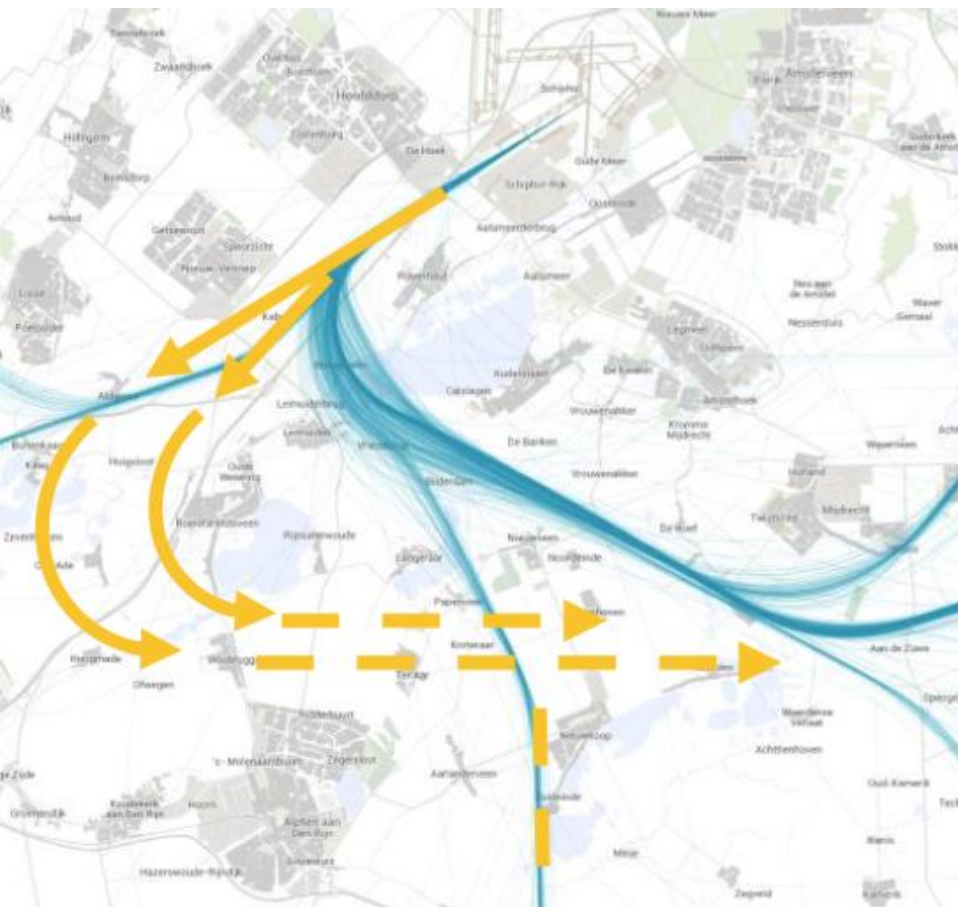
Concept-besluit: via het microklimaat Leimuiden onverminderd investeren in een optimalisatie van de huidige route. Dit nieuwe voorstel niet verder uitwerken vanwege de daaraan verbonden negatieve effecten voor de omgeving en de luchtvaartsector (hinderverplaatsing, desinvesteringen in isolatiebeleid, verkorting van de nachtprocedure, omvliegen, emissies).

Notitie nieuwe voorstellen hinderbeperking
Regioforum 18 december 2015

BIJLAGE: Kaartmateriaal



Voorstel 1



Voorstel 2