

Schriftelijke vragen

ex Artikel 37 Reglement van Orde gemeenteraad Wassenaar

Datum	13 augustus 2024	Datum verzending	20 augustus 2023
Nummer vraag	120	Behandelaar	J. van Dooren
Ons zaaknummer	Z/24/089318/407695	Portefeuillehouder	Wethouder Koetsier
		Bijlage	0
Onderwerp	Vragen overlast vliegtuiglawaai		

Geachte Raad,

Door raadslid B. G. Paulides van de Democratische Liberalen Wassenaar-fractie zijn op donderdag 8 augustus 2024 vragen gesteld met betrekking tot overlast vliegtuiglawaai. De beantwoording van deze vragen treft u hieronder aan.

Vraag 1a. Wat is de reden dat de meetgegevens niet meer openbaar zijn?

Antwoord 1a. Tijdens de opbouw en inrichting van de meetpunten wordt alle informatie eerst in een aparte testomgeving geplaatst. Zodra alles naar behoren functioneert, wordt zo'n testomgeving naar de projectenomgeving overgeplaatst. Vanwege een foutieve instelling zijn bij die omschakeling onze meetpunten niet in die projectenomgeving zichtbaar geworden. Inmiddels is de instelling aangepast en kunnen de meetpunten thans wel via de overzichtskaart op <https://www.sensornet.nl/project/> worden benaderd. Het betrof dus een fout.

Vraag 1b. Waarom mag Wassenaar slechts meespreken maar niet meebeslissen?

Antwoord 1b. De reden hiervoor is dat onze gemeente buiten de zogenoemde 48 L_{den}-geluidcontour gelegen is. Binnen deze contour veroorzaken vliegtuigen gemiddeld per jaar 48 decibel geluid of meer. De geografische ligging binnen die contour is voorwaardelijk voor deelname aan de bestuurlijke governance-structuur voor Schipholaanlegenheden. Omdat wij geen onderdeel van de formele overlegstructuur kunnen uitmaken, past het niet dat wij met een meebeslissende stem aan het vooroverleg van Cluster ZuidWest zouden deelnemen. Daarom praten we mee, maar beslissen we niet mee.

Vraag 1c. Wat levert dit meespreken op aan resultaten?

Antwoord 1c. Deze informatie is recent aangeleverd in raadsinformatiebrief 070. Hierin staat het volgende:

Pagina **1** van **5**

Deelname aan het vooroverleg Cluster ZuidWest biedt de mogelijkheid om signalen vanuit onze gemeente af te geven en daarmee de inbreng vanuit de regio te versterken. Deze optie is door het college benut. Zij was actief betrokken bij de kennismaking van de Zuid-Hollandse gemeentebestuurders in het invloedsgebied van Schiphol met toenmalig gedeputeerde mw. J. Baljeu (Provincie Zuid-Holland) en gedeputeerde mw. E. Rommel (Provincie Noord-Holland). Beide gedeputeerden vervullen een belangrijke rol bij het interbestuurlijk overleg met het Rijk.

In de periode van 24 mei tot 21 juni 2024 liep een internetconsultatie over de Balanced Approach-procedure. Het gaat in die procedure om het doorvoeren van geluid-gerelateerde beperkingen bij de Schipholoperatie. Naast de reactie die namens de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is uitgegaan, hebben de samenwerkende gemeenten in de Leidse Regio en de Bollenstreek een aanvullende reactie ingediend. Deze reactie sloot aan op aandachtspunten vanuit onze gemeente. In goed onderling overleg is de regio-reactie daarom mede namens onze gemeente uitgegaan.

In het antwoord op schriftelijke vragen 270 is aangegeven dat de problematiek aan landzijde binnen het Cluster ZuidWest in wezen gelijk is voor elke gemeente. De gelijke belangen maken dat de kracht van samenwerking optimaal kan worden benut om op juiste momenten in overleggen, procedures, commentaren enz. invloed uit te oefenen op de wel bevoegde instanties.

Ter verduidelijking: De BRS is het overkoepelend overleg van alle overheidsorganen binnen die 48 Lden-contour rond Schiphol. Dit platform, waarin in totaal 56 gemeenten en 4 provincies zijn vertegenwoordigd, fungeert sinds jaren als gesprekspartner voor het Rijk met deze bestuurslagen. Binnen het overlegverband van de BRS gaat het om het vinden van collectieve standpunten. Dat heeft dit breed samengestelde gezelschap tot een aantrekkelijke gesprekspartner voor het ministerie gemaakt en is daardoor relatief effectief gebleken.

Vraag 1d. Wat is er voor aandacht in deze gesprekken voor het feit dat Schiphol ook buiten de omliggende gemeentes structureel van de afspraken over hoogte aanvliegeroute en lawaai afwijkt?

Antwoord 1d. Een vergelijkbare vraag werd er gesteld in de schriftelijke vragen 270. Daarin is er toegelicht dat er regels gelden die ervoor zorgen dat de verschillende verkeersstromen met een bepaalde separatie vaste vertrek- of naderingsroutes volgen en daarbij boven een minimale vlieghoogte blijven. De luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) mag met het oog op veiligheid of met het oog op een betere afhandeling van het vliegverkeer binnen marges van deze regels afwijken. Een afwijking betekent niet dat automatisch sprake is van een overtreding. De ILT heeft op basis van de geregistreerde gegevens vastgesteld dat LVNL in het gebruiksjaar 2022 geen regels voor het routegebruik heeft overtreden (bron: handavingsrapportage Schiphol 2022).

Inmiddels kunnen we hieraan toevoegen dat dit ook in 2023 niet gebeurd is (bron: handhavingsrapportage Schiphol 2023).

Ter verduidelijking: er is dus in de overleggen niet gesproken over het afwijken van de afspraken, want dat gebeurt immers niet.

Een andere insteek op uw vraag. Vluchttrackingwebsites zoals Flightradar24 en FlightAware kunnen soms afwijken van de werkelijke situatie. Dit komt door verschillen in hoe hoogte wordt gemeten en gerapporteerd, met inbegrip van de manier waarop luchtdrukvariaties worden gecompenseerd. Verschillende correcties en conversies kunnen nodig zijn om nauwkeurigheid te waarborgen. Omgevingsinfoschiphol.nl toont wél de gecorrigeerde hoogte (bron: BAS).

Vraag 1e. Waarom houdt Schiphol zich niet aan de afspraken? Wat zijn de mogelijke sancties voor dit soort overtredingen?

Antwoord 1e. Zie het antwoord op vraag 1d.

Vraag 1f. Wat doet Schiphol c.q. de overheid aan deze overtredingen?

Antwoord 1f. Zie het antwoord op vraag 1d.

Vraag 1g. Wat voor mogelijkheden heeft Wassenaar om naleving van de afspraken te eisen?

Antwoord 1g. Wassenaar heeft hier geen mogelijkheden toe, want de gemeente is niet het bevoegd gezag. Dit valt onder de luchtvaartveiligheidswetgeving en daarmee onder de verantwoordelijkheid van de Luchtvaartpolitie (strafrechtelijk) of de ILT (bestuursrechtelijk), kortom de Rijksoverheid.

Vraag 1h. Welke schade ontstaat aan het Natura 2000-gebied door de (te laag) overvliegende vliegtuigen?

Antwoord 1h. Een vergelijkbare vraag was onderdeel van de schriftelijke vragen 270. We verwezen destijds naar de brieven en voortgangsmeldingen aan de Tweede Kamer van zowel de minister van Infrastructuur en Waterstaat, als de minister van minister voor Natuur en Stikstof over de voorgenomen wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit en de natuurvergunning voor de luchthavenoperatie van Schiphol.

Op 26 september 2023 is voor de exploitatie van Luchthaven Schiphol een vergunning Wet natuurbescherming verleend. Het aanvragen van zo'n vergunning vereist het uitvoeren van een passende beoordeling. In dit geval is dat een beoordeling van de effecten van de activiteiten van de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-

gebieden. Alle N2000-gebieden zijn daarbij in acht genomen, dus ook het N2000-gebied Meijndel & Berkheide. Uit deze passende beoordeling blijkt dat er geen significante negatieve effecten afkomstig van geluid, licht en optische verstoring op de instandhoudingsdoelstellingen van deze Natura 2000-gebieden zijn.

Wat de betreft stikstofdepositie als gevolg van de exploitatie van Schiphol bleek dat er sprake is van extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide. Deze depositie wordt veroorzaakt door de airborne bronnen. Compensatie van de toename in de stikstofdepositie op Meijndel & Berkheide heeft plaatsgevonden door middel van externe saldering met veehouderijen. Door deze compensatie zijn er uiteindelijk geen significante negatieve gevolgen voor Meijndel & Berkheide.

Vraag 1i. Is het college bereid om er zorg voor te dragen dat de oude gegevens plus de nieuwe gegevens (terug)geplaatst worden op www.sensornet.nl/projectwassenaar?

Antwoord 1i. Ja, het college is bereid hier zorg voor te dragen, zie het antwoord op vraag 1a. Er is geen informatie verloren gegaan.

Vraag 1j. Kan de gemeente Wassenaar tevens 2 extra meetpunten (laten?) toevoegen (1 x in Meijndel en 1x op de Wassenaarse Slag)?

Antwoord 1j. Gemeente Wassenaar kan extra sensoren laten plaatsen. Echter, de nu geplaatste meetpunten geven afdoende inzicht in de effecten van het luchtverkeer boven onze gemeente. De precieze meetlocaties zijn in 2022 bepaald in overleg met de specialist van het bedrijf dat de metingen uitvoert (Sensornet). Daarbij is gelet op de ligging van de huidige vliegroutes en mogelijke routes in de toekomst. Ook is gelet op andere aspecten zoals achtergrondgeluid, stoorgeluiden (zoals horeca), wegverkeerslawaaï en windgeruis. Het plaatsen van extra meetpunten heeft daardoor weinig tot geen toegevoegde waarde. Daarbij komt dat aan de waarnemingen geen rechten kunnen worden ontleend. De meetpunten hebben geen relevantie op het vlak van individuele rechtsbescherming.

Bij dit alles speelt ook een kostenaspect. Uitbreiding van het meetnet kost momenteel € 4.500 à € 5.000 per meetpunt/per jaar. Wij zien daarom vooralsnog geen aanleiding om het aantal meetpunten in onze gemeente uit te breiden.

Vraag 2a. Is het college bereid hier* meer aandacht aan te gaan besteden? *stelling nemen ten aanzien van geluidsoverlast van vliegtuigen, eisen dat Schiphol zich minimaal aan de afgesproken normen en regels houdt.

Antwoord 2a. Het college zet zich, binnen zijn mogelijkheden, maximaal in om de geluidsoverlast te beperken. In het coalitieakkoord is het volgende afgesproken: "Wassenaar monitort geluidsoverlast samen met de Omgevingsdienst West-Holland (ODWH), door het inrichten van gezamenlijke metingen. We agenderen de toenemende overlast van laagvliegend verkeer bij de relevante overleggen en belanghebbenden". Sindsdien zijn de sensoren geïnstalleerd, zijn overleggen bijgewoond en is een zienswijze ingediend samen met de andere deelnemers van Cluster ZuidWest. Dergelijke activiteiten blijven wij ondernemen om op die manier uitvoering te geven aan het coalitieakkoord en te zorgen dat de milieu-impact van vliegtuigen op onze gemeente wordt verkleind. We trekken hierin samen op met Cluster ZuidWest. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1d. waren er geen overtredingen omtrent vlieghoogte en -route en is de gemeente hier niet het bevoegd gezag.

Vraag 2b. Kan de raad op de hoogte gehouden worden van de gesprekken en de resultaten?

Antwoord 2b. Ja, de raad kan op de hoogte gehouden worden als er nieuws is rondom vliegtuigeluid. Dit deden we eerder bijvoorbeeld via raadsinformatiebrief 070.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders,

drs. K.D. Handstede,
gemeentesecretaris

drs. L.A. de Lange,
burgemeester

Deze brief is digitaal vastgesteld. Hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.