

Opvattingen van het college of burgemeester ex. artikel 33 Reglement van Orde. De griffie zorgt voor verspreiding. Beantwoording volgt zo snel mogelijk en in ieder geval binnen 4 weken.

Naam en fractie: Max de Goede (PLEK)
Datum indiening: 31 juli 2023
Datum antwoord: 5 september 2023
Onderwerp: Schriftelijke vragen m.b.t. overlast van (laagvliegend) vliegverkeer boven Gooise Meren n.a.v. klachten van inwoners Gooise Meren over geluidsoverlast en zorgen over gezondheidsrisico's door uitstoot van vliegtuigen rondom Schiphol.

Inleiding

PLEK heeft uit verschillende bronnen, zoals krantenartikelen, ingezonden brieven en e-mails gericht aan raadsleden (waaronder PLEK) vernomen dat veel inwoners van de gemeente veel hinder ondervinden van geluidsoverlast van vliegverkeer rondom Schiphol. Ook maakt een groeiend aantal inwoners van de gemeente Gooise Meren zich zorgen over de gezondheidsrisico's door de uitstoot van vervuilende stoffen door (laagvliegend) vliegverkeer. Opstijgende en landende vliegtuigen boven hun woningen veroorzaakt veel luchtvervuiling door uitstoot van o.a. fijnstof (PM_{2,5}) ozon, stikstof (NO_x) benzeen en andere gevaarlijke stoffen. Het gaat om zeer zorgwekkende stoffen. Ze kunnen kankerverwekkend zijn en schadelijk voor de voortplanting, ze kunnen menselijke genen veranderen, zich in de voedselketen ophopen en ze worden slecht afgebroken. Dat is de reden dat de industrie zich bij de uitstoot van zulke stoffen moet houden aan strenge grenswaarden. De uitstoot van de luchtvaart gaat die grenswaarden erg ver te boven, blijkt uit onderzoek van TNO in opdracht van minister Harbers. Het duidelijkst gebeurt dat met formaldehyde, een stof waarvan inderdaad vaststaat dat die kanker kan veroorzaken. Ook de uitstoot van zes andere zeer zorgwekkende stoffen overschrijdt de normen voor de industrie heel ruim. Benzeen is de gevaarlijkste.

Uit de conclusies die klankbordgroep Minder Hinder Gooise Meren heeft kunnen trekken uit de data van het meldpunt Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS), is een flinke toename in het aantal klachten rondom geluidsoverlast gebleken. Het gaat om een toename van ruim 99% in Gooise Meren ten opzichte van hetzelfde kwartaal een jaar geleden; het aantal meldingen uit de gemeente steeg van 618 naar 1234. Ook geluidsoverlast door vliegverkeer brengt gezondheidsrisico's met zich mee. Blootstelling aan vliegtuiggeluid kan verschillende effecten hebben op welzijn en de gezondheid van mensen, zoals hinder, slaapverstoring en verhoogd risico op hart- en vaatziekten.

Vraag 1

Hoe beoordeelt het college de mogelijkheden voor inwoners om klachten over geluidsoverlast betreffende het vliegverkeer van Schiphol op een serieuze manier aan te kaarten?

Antwoord

Inwoners kunnen via het meldpunt BAS hun klachten kenbaar maken, zoals u zelf in uw vraag ook al aangeeft. Feit is dat binnen de grenzen van het toegestane aantal vliegbewegingen, de mogelijkheden om de hinder te beperken gering zijn. Er wordt wel gewerkt aan maatregelen om binnen de huidige constellatie hinder te verminderen en ook wordt nagedacht over de herinrichting van het luchtruim, waardoor de overlast per saldo minder zou moeten worden. Klachten zijn relevant als het gaat om de ontwikkelingen van genoemde maatregelen te bevorderen, maar we moeten deze invloed wel bezien binnen het grotere geheel van de discussie over de toekomst van de luchtvaart en van Schiphol in het bijzonder.

Vraag 2

Op welke manier en hoe vaak overlegt u met de portefeuillehouders in regioverband in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)?

Antwoord

Gooise Meren ligt als enige gemeente van de regio Gooi en Vechtstreek binnen de contour van Schiphol die recht geeft op deelname aan de BRS. De BRS vergadert ongeveer 1 keer in de zes werken. Gooise Meren vertegenwoordigt de regio gemeenten in de BRS niet officieel, maar stemt waar nodig de inbreng in de BRS af in het regionaal

portefeuillehouders overleg Ruimte en Mobiliteit, waar de verantwoordelijk portefeuillehouder (de heer M. Marshall) ook met enige regelmaat mondeling verslag doet van de vergaderingen van de BRS, zodat ook de regiogemeenten op de hoogte zijn van de ontwikkelingen m.b.t. het dossier Schiphol.

Vraag 3

Gezien de hoeveelheid vliegbewegingen boven Gooise Meren en het toenemend aantal klachten van inwoners daarover, zoals onder meer blijkt uit genoemde reportages:

Wat is het doel dat het college wil bereiken in het bestuurlijke overleg over Schiphol?

Wat heeft u tot nu toe gedaan om dit te bewerkstelligen?

Antwoord

Het doel van de BRS is om de zogenaamde landsbelangen meer in evenwicht te brengen met de luchtbelangen. Meer precies gezegd: de BRS streeft naar de ontwikkeling van de luchtvaart die niet leidt tot overlast, gezondheidsproblemen en die minder grote beperking oplegt als het gaat om bouwen en wonen. De belangen van de deelnemers aan de BRS zijn congruent. Ook Gooise Meren ondersteunt deze doelstelling en is blij met de toename van gehoor van de BRS bij het verantwoordelijk ministerie.

Vraag 4

Weet het college hoeveel (opstijgende en landende) vliegtuigen per jaar over Gooise Meren vliegen, welke geluidsniveaus (decibel) overkomende vliegtuigen van en naar Schiphol produceren boven de gemeente (woonkernen) en hoe vaak de geluidsnorm door vliegverkeer hier wordt overschreden?

Antwoord

Het college is bekend met deze gegevens. Het college ontvangt van de klankbordgroep Minder Hinder per kwartaal gegevens over gemelde hinder en het aantal vliegbewegingen boven de kernen, inclusief de hoogte waarop ze overkomen. Verder is bekend hoeveel geluid de diverse typen vliegtuigen produceren. Wat het overtreden van de geluidsnorm betreft: op grond van de in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol vastgelegde normen voor geluid van vliegtuigen kun je niet zeggen dat de geluidsnorm voor vliegtuigen wordt overschreden. In het gebied rond Schiphol gelden grenswaarden voor de geluidsbelasting. Deze worden berekend over een gebruiksjaar voor een aangewezen punt. Gooise Meren ligt buiten de contouren waarvoor gemeten wordt. Niettemin kan met behulp van deze meetgegevens door het toepassen van een rekenmodel de geluidsbelasting van Schiphol toch bepaald worden. De geluidsbelasting op woningen en bewoners blijkt dan – uitgaande van de grenswaarden in een gebruiksjaar - nihil. Verder geldt dat er aan vliegtuigen die op Schiphol landen eisen gesteld worden aan het geluid dat ze produceren. Ook dit is vastgelegd in het luchthavenverkeersbesluit.

Het college is overigens – net als veel andere gemeenten - een voorstander van het uitbreiden van gebied waarvoor geluidsnormen gelden.

Vraag 5

Weet het college wat de bijdrage van (laag) overvliegende vliegverkeer is aan de plaatselijke luchtvervuiling boven Gooise Meren?

Is het college bekend met de gezondheidsrisico's voor de eigen inwoners van deze zorgwekkende vliegtuiguitstoot en de gezondheidsrisico's van geluidsoverlast van vliegverkeer voor de inwoners van Gooise Meren?

Antwoord

Het RIVM levert jaarlijks informatie over de luchtkwaliteit rond Schiphol aan de inspectie Leefomgeving en Transport. Deze gegevens worden opgenomen in de Staat van Schiphol, waarin in de breedte wordt gerapporteerd over de milieu en duurzaamheidsaspecten van de luchtvaart rond Schiphol. Het college volgt het onderzoek naar zogenaamde zeer zorgwekkelijke stoffen (ZZS-emissies) die vliegtuigen uitstoten en het vervolg dat minister Harbers daaraan wilde geven.

Vraag 6

Is het college bekend met de Maatschappelijke Raad Schiphol [in oprichting] en met het feit dat ook de inwoners uit Gooise Meren hierin vertegenwoordigd zijn, dankzij een groot aantal aanmeldingen uit onze gemeente?

Antwoord

Jazeker. Het college heeft periodiek contact met de klankbordgroep Minder Hinder, die dit voor elkaar heeft gekregen.

Vraag 7

Hoe wil het college de inzet van de gemeente in BRS verband afstemmen op de adviezen die namens inwoners door de Maatschappelijke Raad Schiphol aan de minister worden uitgebracht?

Antwoord

Het college gaat op dit moment al te rade bij de klankbordgroep Minder Hinder, als het gaat om plannen rond de ontwikkeling van luchthaven Schiphol. Daarbij weegt het college deze inbreng met eventuele andere gemeentelijke belangen die in het geding zijn (zoals bijvoorbeeld werkgelegenheid) en komt dan tot een eigen standpunt bepaling. Deze situatie zullen we continueren als de Maatschappelijk Raad Schiphol in functie is. We zien overigens over het algemeen geen wezenlijke belangentegenstelling tussen de BRS en de wensen en behoeften bij inwoners over Schiphol.

Vraag 8

Is het college bereid om professionele geluids- en luchtkwaliteitsmetingen uit te voeren om geluidsniveaus en luchtvervuiling die veroorzaakt worden door overvliegende vliegverkeer inzichtelijk te maken voor inwoners van Gooise Meren?

Antwoord

We staan positief tegenover metingen door inwoners. Gooise Meren neemt deel aan het initiatief Hollandse Luchten. Als het gaat om professionele metingen die ook stand zouden moeten houden in een rechtelijke context, ziet het college hier geen rol voor zichzelf weggelegd, gegeven kosten en toegekende verantwoordelijkheden.

Vraag 9

Naast de overlast van vliegverkeer door grote vliegtuigen van en naar Schiphol hebben de inwoners van Gooise Meren ook te maken met extra vliegverkeer van kleine vliegtuigen van vliegveld Hilversum (met ca. 40.000 tot 45.000 vliegbewegingen per jaar)

Wat is de bijdrage van deze extra vliegverkeer aan de luchtvervuiling in Gooise Meren? Kleine vliegtuigen gebruiken soms nog brandstof dat lood bevat. Hoe is het gesteld met de uitstoot van lood door vliegverkeer van kleine vliegtuigen afkomstig van vliegveld Hilversum?

Worden geluidsnormen overschreden door kleine vliegtuigen boven Gooise Meren?

Antwoord

De bijdrage aan de luchtvervuiling van kleine vliegtuigen aan de luchtvervuiling is niet bekend Er is ook geen wettelijke kader om dit te moeten onderzoeken. Het aantallen vliegbewegingen van het vliegveld Hilversum door kleine luchtvaart ligt tussen de 42.000 en 45.000 per jaar. Niet alle die vliegbewegingen gaan over Gooise Meren.

De meeste vliegtuigen vliegen vanaf vliegveld Hilversum op het ongelode "Mogas", dat is motor gasoline, ofwel EURO98, te vergelijken met Shell V Power maar dan met een laag ethanolgehalte. Mogas is economischer voordeliger; het is circa 1 euro per liter goedkoper dan AVGAS100LL (Aviation Gasoline met Low Lead). Veel vliegers tanken dus Mogas. De wat oudere vliegtuigen kunnen nog niet altijd vliegen met Mogas.

Er zijn geen geluidsnormen voor kleine vliegtuigen die opstijgen vanaf vliegveld Hilversum. Wel geldt er een minimale vlieghoogte boven dichtbebouwde gebieden (dorpen en steden), een haven- of een industriegebied van minimaal 300 meter boven de hoogste hindernis. Boven landelijk/natuur gebied, zowel boven land als boven water, geldt een minimale vlieghoogte van 150 meter. Dit geldt ook voor natura-2000 gebieden, tenzij voor specifieke gebieden nadere regels van toepassing zijn. Het is niet bekend of deze wordt overschreden.