

Doel notitie: Besluitvorming over voorstel gemeente Bodegraven-Reeuwijk.
--

A. Aanleiding

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft in 2014 het voorstel gedaan hinder van startend verkeer te beperken door de Lekko-vertrekroute van de Kaagbaan (24) te verplaatsen. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft eveneens verzocht de hinder van het landend verkeer te beperken. Op 26 augustus 2015 heeft het delegatieoverleg besloten tot de inrichting van één tijdelijke werkgroep voor de behandeling van onder meer het voorstel van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk.

Alle delegaties hebben (lokale) vertegenwoordigers afgevaardigd voor de werkgroep.¹

B. Aanpak werkgroep

Het Regioforum heeft op 27 maart 2015 de criteria vastgesteld op basis waarvan de afweging van een nieuw voorstel voor hinderbeperking dient plaats te vinden:

- *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.

Landend verkeer

Het verzoek van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk om de hinder van landend verkeer te beperken is niet geconcretiseerd in een voorstel en bijgevolg niet in detail behandeld in de werkgroep. In de werkgroep heeft Luchtverkeersleiding Nederland toegelicht op welke wijze het naderend verkeer wordt afgehandeld. Voor het naderend verkeer dat vanuit het zuiden over de gemeente Bodegraven-Reeuwijk richting de Aalsmeerbaan (36R) vliegt bestaat geen vaste naderingsroute. Het verkeer wordt afgehandeld middels een naderingsprocedure. Vaste routes bestaan wel voor de preferente banen, de Polderbaan en de Kaagbaan. De ontwikkeling van vaste naderingsroutes staat reeds op de agenda van Luchtverkeersleiding Nederland.

Startend verkeer

De Lekko-vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) werd in gebruiksjaar 2012 door ongeveer 15.600 vliegtuigen gebruikt. Gemiddeld vlogen deze toestellen op een hoogte van 2,8 km op een afstand van ongeveer 550 meter van de woonkern van Bodegraven. De milieueffecten van het voorstel van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk zijn door To70 berekend en door de werkgroep in samenhang met de andere criteria voor hinderbeperking tegen elkaar afgewogen op 9 en 30 november 2015. Daarnaast

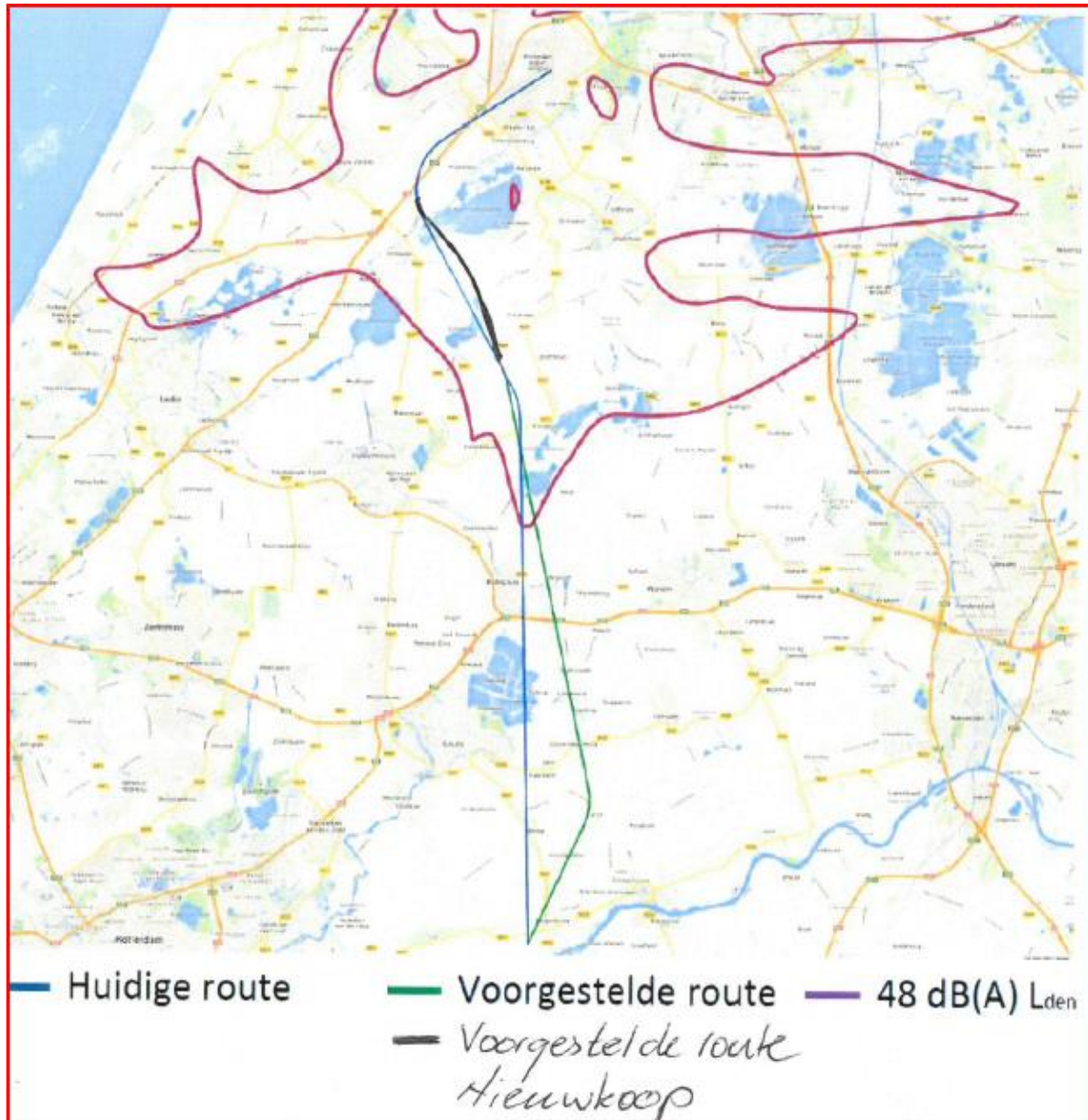
¹ Matt Poelmans (clustervertegenwoordiger Kaagbaan buitengebied), Rob Loekenbach (plv. clustervertegenwoordiger Kaagbaan buitengebied), Barbara Drost (gemeente Bodegraven-Reeuwijk), Marcel Bovy (BRS, provincie Zuid-Holland), Menno Waalewijn (Omgevingsdienst West-Holland), Sacha Smit (LVNL), Vincent van de Nes (KLM), Naima Khabazi (ministerie van Infrastructuur en Milieu), Johan Weggeman, Lisette Sinkeler (beiden secretariaat Omgevingsraad Schiphol).

Regioforum – 3 juni 2016

Agendapunt 5 Voorstel gemeente Bodegraven-Reeuwijk

is door de gemeente Bodegraven-Reeuwijk een aanvullende verlegging ingediend namens de gemeente Nieuwkoop.

De groene lijn betreft het oorspronkelijke voorstel voor de verlegging van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. In een later stadium heeft de gemeente Nieuwkoop een aanvulling gedaan op de voorgestelde wijziging (zwarte lijn).



Figuur: bijlage bij het voorstel

C. Proces behandeling voorstel

De vertegenwoordigers in de werkgroep hebben na behandeling van het voorstel op 9 en 30 november 2015 in de werkgroep medio december 2015 aangegeven voldoende informatie te hebben om een standpunt te kunnen bepalen. In de werkgroep is geconstateerd dat een aantal overwegingen van belang is voor de besluitvorming rondom dit voorstel. Afgesproken is dat het secretariaat deze

Regioforum – 3 juni 2016

Agendapunt 5 Voorstel gemeente Bodegraven-Reeuwijk

overwegingen in voorliggende notitie zou noteren, inclusief de formulering van een advies over de maatregel. Voorliggende notitie is in zijn oorspronkelijke vorm reeds in januari en februari 2016 afgestemd met de leden van de werkgroep, zodat de notitie op 3 juni 2016 behandeld kon worden in het Regioforum.

Parallel naderen: aanleiding voor herberekening

Tijdens het Regioforum van 26 februari 2016 heeft LVNL een operationele maatregel gepresenteerd waarbij het parallel naderen vanuit het zuiden op de Zwanenburgbaan (36C) en de Aalsmeerbaan (36R) aangepast wordt wegens het corrigeren van tekortkomingen in de naderingsprocedure. Het wijzigen van de vliegprocedure is nodig omdat bij een veiligheidsonderzoek is geconstateerd dat bij gelijktijdig landen op de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan de landende vliegtuigen dicht bij elkaar zouden kunnen komen dan is toegestaan volgens internationale regelgeving. In de huidige situatie wordt dit iedere keer opgelost door de luchtverkeersleider, maar de regelgeving vereist dat een procedure wordt vastgelegd die altijd op dezelfde manier uitgevoerd kan worden. Omdat uit de presentatie van LVNL bleek dat deze maatregel gevolgen zou hebben voor met name de woonkern Bodegraven is tijdens de vergadering van het Regioforum van 26 februari 2016 besloten tot een herberekening van de milieueffecten van het voorstel van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk, waarbij de referentiesituatie zou worden aangepast aan de maatregel voor parallel naderen.

Op 21 maart 2016 zijn deze herberekeningen gepresenteerd binnen de werkgroep zodat alle partijen kennis konden nemen van deze resultaten. De werkgroep heeft hierop geconstateerd dat de resultaten uit de herberekeningen een heroverweging van de reeds afgestemde afweging in voorliggende notitie niet noodzakelijk maakten. Voor de volledigheid zijn in paragraaf D bij de onderliggende overwegingen zowel de oorspronkelijke resultaten als de resultaten uit de herberekeningen opgenomen.

Het advies aan het Regioforum volgt in paragraaf E.

D. Overwegingen omtrent voorstel gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Hieronder volgt stapsgewijs de toets van het voorstel aan de criteria voor nieuwe voorstellen hinderbeperking zoals deze heeft plaatsgevonden in de werkgroep op 9 en 30 november 2015, gevolgd door een paragraaf waarin de uitkomsten van deze toets tegen elkaar zijn afgewogen in de werkgroep eind 2015.

Voorstellen →	BODEGRAVEN-REEUWIJK
Criteria ↓	Verlegging Lekko-vertrekroute (24)
Nieuw/uniek voorstel	Dit voorstel is nieuw en uniek en komt voort uit een onderzoek van het RIVM uit 2009.
Per saldo positief effect gelijkwaardigheidscriteria obv woningbestand 2005 Het wettelijk kader voor hinderbeperking is de 48 dB(A) Lden. Ook in hinderbeperking is de 48 dB(A) Lden leidend voor de ontwikkeling, uitvoering en behandeling: 5% hinderbeperking binnen de 48 dB(A) Lden is op verzoek van de BRS vastgelegd in het convenant hinderbeperking. Bovendien wordt de luchtvaartsector middels de gelijkwaardigheidscriteria gehouden aan een maximale hinderbelasting van de omgeving. De	Per saldo effect op gelijkwaardigheidscriteria: - Afname van 3 woningen in 58 dB(A) Lden. - Afname van 6 EGH in 48 dB(A) Lden.

<p>gelijkwaardigheidscriteria gaan onder meer uit van 58 dB(A) Lden en 48 dB(A) Lden.</p>	
<p>Effect binnen 48 dB(A) Lden obv actuele woningbouwsituatie</p>	<p>Nieuwbouw ná 2005 t/m 2014 in kaart gebracht. De gemiddelde groei van het aantal woningen bedraagt 9%. De expertinschatting is dat er binnen de 48 dB(A) Lden geen significant effect is op het aantal EGH.</p>
<p>Mate van hinderverplaatsing Iedere hinderbeperkende maatregel leidt tot de verplaatsing van het geluid en daarmee de hinder. Idealiter weegt de winst qua hinderbeperking op tegen de verplaatsing, maar in sommige scenario's kan het voorkomen dat totaal nieuwe gebieden worden belast. Bovendien kunnen sommige maatregelen tot gevolg hebben dat de hinder verplaatst naar een gebied waar veel inspanningen gepleegd zijn om de hinder te beperken of waar hinderbeperking voor in de maak is.</p>	<p><i>Saldo toe- en afname EGH in 48 dB(A) Lden, o.a.:</i> Bodegraven (+16) en Alphen aan den Rijn (+4), Haarlemmermeer (-15), Kaag en Braassem (-7) en Nieuwkoop (-3).</p> <p>Op verzoek van partijen zijn ook de effecten per saldo berekend binnen de 39 dB(A) Lden, o.a.:</p> <p>Bodegraven-Reeuwijk (-377), Woerden (+304), Gouda (-2.129), Alphen aan den Rijn (-39), Nieuwkoop (-13), Oudewater (+320).</p> <p>Voor de locaties buiten de 48 dB(A) Lden heeft een expertinschatting plaatsgevonden of de effecten waarneembaar zullen zijn. Dit is gedaan door te kijken naar (verschillen in) de geluidsniveaus van een representatieve vliegtuigpassage en de hoogte van de niveaus t.o.v. een representatief achtergrondniveau. Hierbij is mede gebruik gemaakt van de ervaringen rondom het microklimaat Lisse/Noordwijkerhout. Op basis hiervan geldt t.a.v. de daadwerkelijk te verwachte effecten op de genoemde locaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Alphen a/d Rijn en Nieuwkoop zijn de verschillen in geluidsniveaus te klein om waarneembaar te zijn. • In Bodegraven neemt het geluidsniveau significant af (ca. 6 dB) en zijn de niveaus waarneembaar. • In Woerden en Oudewater vallen de niveaus van een passage doorgaans weg bij het achtergrondgeluid. De effecten zijn niet waarneembaar. • Alleen aan de Oostkant van Gouda treedt een waarneembaar effect op. De geluidsniveaus nemen significant af. De effecten zullen beduidend minder groot zijn dan de berekende effecten op hinder o.b.v. de Lden geluidbelasting.
<p>Effecten op het netwerk en de complexiteit van de operatie In sommige scenario's geeft een operationele maatregel aanleiding tot hinderbeperking, in andere gevallen leidt een operationele maatregel</p>	<p>De voorgestelde verlegging betekent 0,6 nautische mijl (1 NM = 1,852 meter) omvliegen voor de luchtvaartmaatschappijen.</p>

zélf tot hinderbeperking. Effecten zijn o.a. verhoogde complexiteit van de afhandeling (voor LVNL), effect op routes en robuuste dienstregeling (voor de vliegtuigmaatschappijen) en een duurzame ontwikkeling van de luchthaven (AAS). Ook speelt de gevraagde inspanning van de sectorpartijen een rol. De ontwikkeling van hinderbeperking vereist inzet van (operationele) experts die qua tijd en middelen niet oneindig toegerust zijn.	
Ruimtelijke aspecten	De voorgestelde verlegging komt ten goede van de nieuwbouwwijk 'Droomweide-Weideveld' (in totaal +760 woningen) die aan de oostkant van de woonkern Bodegraven ligt. ² De verlegging verplaatst de route verder naar het oosten.
Bedrijfseconomische aspecten	Het voorstel vereist aanzienlijke inspanning van LVNL voor onderzoek en ontwikkeling. Ook betekent de voorgestelde verlegging 0,6 NM omvliegen.
Veiligheidsaspecten	Zijn hier niet van toepassing.
Milieuaspecten	Vermoedelijk effect op de uitstoot wegens 0,6 NM omvliegen.

De 58 dB(A) Lden contour is met de 48 dB(A) Lden contour onderdeel van het wettelijk kader bij de bescherming van de omgeving tegen geluidsoverlast van Schiphol. Deze beide contouren zijn tot op heden ook leidend geweest voor de ontwikkeling, uitvoering en behandeling van hinderbeperking en voor de adviezen van de Omgevingsraad Schiphol en haar voorgangers³. De luchtvaartsector wordt middels de gelijkwaardigheidscriteria onder meer gehouden aan een maximale hinderbelasting; maximaal 12.200 woningen in de 58 dB(A) Lden, maximaal 180.000 ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden op basis van woningbouwsituatie 2005.

In 2014 was reeds gebleken dat het voorstel van de gemeente voor de woonkern Bodegraven binnen de 48 dB(A) Lden per saldo tot een toename van het aantal ernstig gehinderden zou leiden. Dit is aanleiding geweest om hierover bij de indiener te toetsen of het voorstel zou worden gehandhaafd. De indiener heeft begin 2015 toegelicht dat het beoogde hinderbeperkende effect buiten de 48 dB(A) Lden ligt. Op verzoek van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk is daarom het voorstel gehandhaafd en zijn de effecten buiten de 48 dB(A) Lden eveneens in beeld gebracht.

Effecten op aantal ernstig gehinderden – exclusief parallel naderen

Het voorstel voor hinderbeperking van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft binnen de 48 dB(A) Lden per saldo geen hinderbeperkend effect. De afname van 6 ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden op basis van de woningbouwsituatie van 2005, conform de uitgangspunten van de gelijkwaardigheidscriteria, valt binnen de onzekerheidsmarge van de berekeningen. Voor de woonkern Bodegraven komt het aantal ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden neer op een toename van 16 ernstig gehinderden.

² In totaal komen hier ongeveer 760 woningen te staan. Droomweide, waar circa 220 woningen komen te staan, omvat de eerste twee deelgebieden van Weideveld.

³ Dit wordt geïllustreerd door de 5%-doelstelling voor hinderbeperking in het buitengebied uit het *Convenant Hinderbeperking voor de middellange termijn* (2008).

Regioforum – 3 juni 2016

Agendapunt 5 Voorstel gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Voor een aantal gemeenten, waaronder Bodegraven-Reeuwijk, zou per saldo het aantal ernstig gehinderden tussen de 39 en 48 dB(A) Lden afnemen. Het lijkt hier volgens de gehanteerde rekenmodellen om substantiële aantallen te gaan. Eerder is in de Omgevingsraad aandacht besteed aan de waarneming van geluid op een grote afstand van de luchthaven met vergelijkbare piekniveaus. Ter illustratie: het geluidniveau (geluid van één passerende B737-800) zou voor de woonkern Bodegraven van ongeveer 56 – 61 dB(A) afnemen tot ongeveer 52 tot 55 dB(A). Bij de behandeling van het microklimaat Lisse/Noordwijkerhout in dezelfde werkgroep heeft het NLR geluidsimulaties geproduceerd om te kunnen beluisteren of het verschil tussen een passerende A330 met een geluidniveau van 58 dB(A) en een passerende A330 met een geluidniveau van 48 dB(A) ten opzichte van het omgevingsgeluid hoorbaar zou zijn in de woonkern Zandvoort. De werkgroepleden hebben toen geconcludeerd dat de verhoogde geluidbelasting voor Zandvoort slechts heel licht hoorbaar was. In de situatie van het voorstel van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk betreft het vergelijkbare geluidniveaus, waardoor het aannemelijk is dat het verschil ook hier niet of nauwelijks waarneembaar zal zijn. De B737-800 is het meest voorkomende toestel op de Lekko-vertrekroute vanaf de Kaagbaan (ongeveer 40% in 2014), waarbij aanvullend een groot aantal vliegtuigbewegingen met soortgelijke types als de A320 en de B737-900 plaatsvindt. Bij een groter toestel dan de B737-800 kan het verschil beter hoorbaar zijn.

Effecten op aantal ernstig gehinderden – inclusief parallel naderen

Op 21 maart 2016 zijn in de werkgroep de effecten van het voorstel inclusief de maatregel parallel naderen gepresenteerd. Hieruit bleek dat het effect op de gelijkwaardigheidscriteria op basis van woningbouwsituatie 2005 per saldo met 19 ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden afneemt ten opzichte van de afname van 6 ernstig gehinderden in de oorspronkelijke berekeningen zonder parallel naderen. Op basis van de actuele woningbouwsituatie (2014) zou het voorstel inclusief parallel naderen een afname van 22 ernstig gehinderden tot gevolg hebben.

Ruimtelijke ordening en de operatie van de sector

Andere overwegingen die gemaakt zijn in relatie tot dit voorstel zijn aspecten rondom ruimtelijke ordening en de operatie van de sector; Het feit dat de voorgestelde verlegging betekent dat de route verder van de nieuwbouwwijk 'Droomweide (onderdeel van nieuwbouwproject Weideveld)', ten oosten van de woonkern Bodegraven, af komt te liggen waar in totaal 700 extra woningen (t.o.v. 2005) komen te staan. Het gebied onder de vliegroute is door de indiener aangewezen als nieuwbouwlocatie, hetgeen op zijn minst het beeld oproept dat het prettig wonen is in dat gebied en dat van een noodzaak tot het plegen van inspanningen om te komen tot hinderbeperking daarom geen sprake kan zijn. Bij de weging van de operationele aspecten horen zaken als complexiteit van de afhandeling, efficiënte routes, een robuuste dienstregeling en de inspanningen die gevraagd worden om te komen tot de implementatie van hinderbeperkende maatregelen. Het gaat om de balans tussen het beoogde effect en de gevraagde inspanning. Dit voorstel houdt in dat luchtvaartmaatschappijen bij iedere vlucht ongeveer 0,6 nautische mijl (1 NM = 1,852 meter) omvliegen, hetgeen tot gevolg heeft dat de vliegtuigmaatschappijen extra kerosine verbruiken en dat hierdoor meer uitstoot plaatsvindt van CO, NO_x, VOS, SO₂ en PM10.

E. Besluitvorming door leden Regioforum

In de werkgroep is overwogen dat het voorstel geen substantieel hinderbeperkend effect tot gevolg heeft binnen de 48 dB(A) Lden; De afname van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden bedraagt per saldo maximaal, gebaseerd op de woningbouwsituatie uit 2014 in plaats van 2005, 22 minder ernstig gehinderden. In het meest minimale geval leidt het voorstel tot een vermindering van 6 ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden, hetgeen valt binnen de onzekerheidsmarge van de berekeningen.

Regioforum – 3 juni 2016

Agendapunt 5 Voorstel gemeente Bodegraven-Reeuwijk

De werkgroep heeft hierop de afweging gemaakt dat deze marginale winst, mede gelet op de hoogte en de frequentie van het vliegverkeer op de Lekko-vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24), een inspanning en investering door de luchtvaartpartijen in de verlegging van de Lekko-vertrekroute niet objectief kan onderbouwen. De aanvulling van de gemeente Nieuwkoop betekent een verdergaand voorstel (dan wel verder omvliegen). De hierboven geschetste effecten die pleiten tegen de invoering van het voorstel van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk gelden hier in versterkte mate.

Het advies is daarom het voorstel van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk af te wijzen.

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk wenst als lid van de werkgroep – en indiener van het voorstel – hierbij aangetekend te hebben graag een andere afweging te hebben gezien. Voor de gemeente weegt zwaar dat er een substantiële afname is van het aantal gehinderden in het gebied buiten het wettelijke beschermingsgebied van 48 dB(A) Lden. De woningbouw speelt voor de gemeente in deze afweging geen rol en de gemeente beschouwt de investering van de luchtvaartsector (omvliegen) als beperkt.

De leden van het Regioforum worden gevraagd om kennis te nemen van bovengenoemde overwegingen en te komen tot een uitspraak over het voorstel voor de verlegging van de Lekko-vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24).