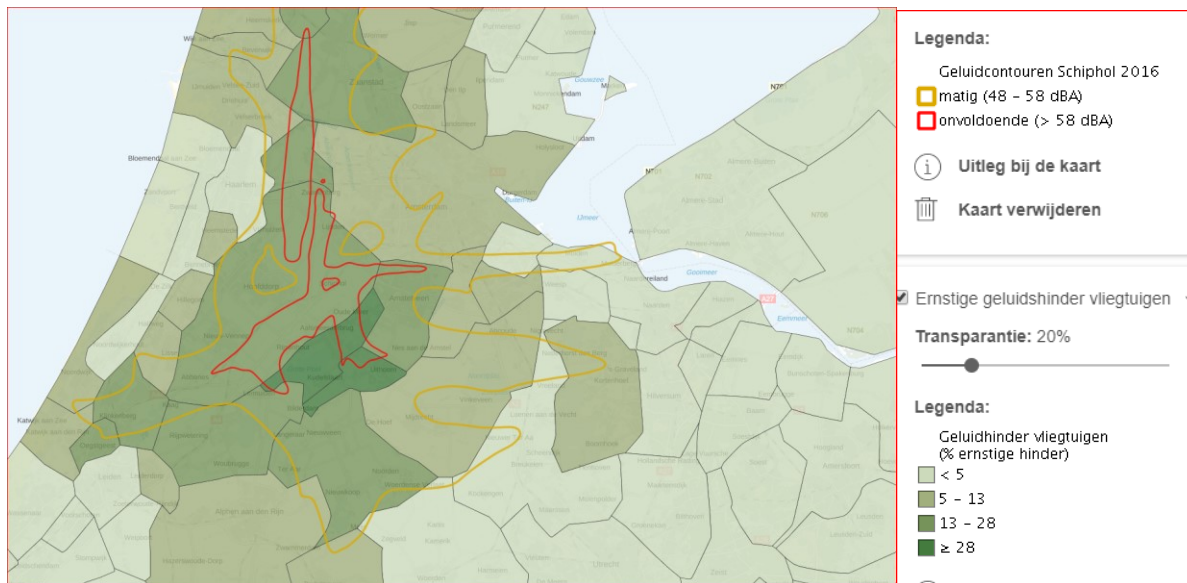


Achtergrondinfo presentatie informatiebijeenkomst Luchtvaart 15 april 2020.

1. Geluidhinder

Gepresenteerd zijn de geluidhindercontouren. Volgens de Nederlandse wetgeving moet de hinder in beeld worden gebracht voor zover gelegen binnen de 48 dB(A) Lden geluidscontour.



De WHO heeft vorig jaar als advieswaarde voor luchtvaartgeluid 45 dB(A) Lden en voor de nacht in verband met de slaapverstoring 40 db(A) Lnight) geadviseerd. Hierbij is het percentage gehinderden ca 10 %, en 3 % ernstig gehinderd.

Aantal woningen en inwoners in de omgeving van Schiphol (op basis van 500.000 vliegbewegingen)

Aspect	Gebied	Woning- en inwonerssituatie		
		2005	2015	2018
Aantal woningen	45 dB(A) Lden-contour	537.400	586.200	618.000
	48 dB(A) Lden-contour	220.400	249.600	260.800
	58 dB(A) Lden-contour	11.400	11.200	9.200
Aantal inwoners	45 dB(A) Lden-contour	1.202.800	1.276.300	1.320.600
	48 dB(A) Lden-contour	497.900	552.200	574.100
	58 dB(A) Lden-contour	22.800	21.400	21.700

Een ander indicator voor de mate van hinder is het klachtenpatroon.

Overzicht klachten over vliegverkeer Schiphol uit provincie Utrecht

	2018		
	aantal klachten	waarvan 's-nachts	aantal melders
Amersfoort	1.655	270	48
Baarn	10.706	530	29
Bunnik	11	2	2
Bunschoten	4		2
De Bilt	102	15	17
De Ronde Venen	4.682	422	111
Eemnes	7		4
Houten	2	1	1
IJsselstein	1	1	1
Leusden	3	2	1
Lopik	37	1	2
Montfoort	113	23	15
Nieuwegein	49	16	8
Oudewater	41	4	8
Renswoude			
Rhenen	2	0	1
Soest	947	237	30
Stichtse Vecht	2.831	597	125
Utrecht	1.140	327	42
Utrechtse Heuvelrug	50	23	6
Veenendaal	17	1	1
Vijfheerenland			
Wijk bij Duurstede			
Woerden	378	61	72
Woudenberg			
Zeist	55	5	20
Totaal	22.833	2.538	546

2019		
aantal klachten	waarvan 's-nachts	aantal melders
5.579	577	58
8.643	247	29
16	2	2
1	0	1
41	10	9
7.947	825	179
3	0	3
0	0	0
121	25	6
57	23	7
69	1	4
131	3	42
94	48	7
82	0	22
0	0	0
2		1
716	82	21
3.024	520	148
1.747	448	210
81	21	9
0	0	0
0	0	0
2	1	1
1.020	72	73
45	12	10
29.421	2.917	842

Wat valt op:

Groei van het aantal klachten en het aantal melders.

Belangrijkste oorzaak: De Aalsmeerbaan, de baan die voor verreweg de meeste klachten in de provincie Utrecht zorgt, is veel meer gebruikt in verband met langdurig onderhoud van de Kaagbaan en de Polderbaan.

Toekomst:

Op dit moment is de groei van Schiphol afhankelijk gesteld van de hinderreductie die wordt bereikt. Zie kamerbrief <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/07/05/ontwikkeling-schiphol-en-hoofdlijnen-luchtvaartnota>.

Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland hebben inmiddels een hinderreductieplan <https://minderhinderschiphol.nl/> opgesteld, waarin maatregelen zijn aangegeven die de hinder moeten reduceren.

Voor de provincie Utrecht zijn de wijzigingen van gebruik van de Aalsmeerbaan het meest relevant. Dit naast de algemene maatregelen, zoals hoger aanvliegen etc.

2. Luchtkwaliteit.

Aandeel luchtvaart in luchtvervuiling in provincie Utrecht

PM2,5	2015	2030
provincie Utrecht	0,07%	0,1%
gemeente De Ronde Venen	0,30%	0,4%

Elementair Koolstof (Roet)	2015	2030
provincie Utrecht	0,9%	2%
gemeente De Ronde Venen	3,4%	7%

bron RIVM Uitvoeringsjaar 2015

- Het gaat om de bijdrage van alle bronnen op alle Nederlandse vliegvelden (alleen vliegverkeer tot 3000 voet is meegenomen)
- Bijdrage PM2,5 is relatief gering. Roetgehalte speelt toch wel iets mee.
- De concentraties in De Ronde Venen zijn factor 4 hoger dan het gemiddelde in de provincie Utrecht.
- De lange termijn gezondheidseffecten van ultrafijnstof komen aan bod in het deelonderzoek van het RIVM naar de effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijn stof van vliegverkeer. De resultaten hiervan worden in 2021 verwacht.
- Prognose 2030 is gedaan in 2015: Nog geen rekening gehouden met eventuele maatregelen

In dit kader zijn een tweetal plannen van Schiphol relevant:

Actieplan Ultrafijnstof zie: <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-als-buur/pagina/luchtkwaliteit-op-en-rond-schiphol>

Stikstofreductieplan: zie <https://nieuws.schiphol.nl/schiphol-lanceert-actieprogramma-stikstof/>

Belangrijkste aangekondigde maatregelen:

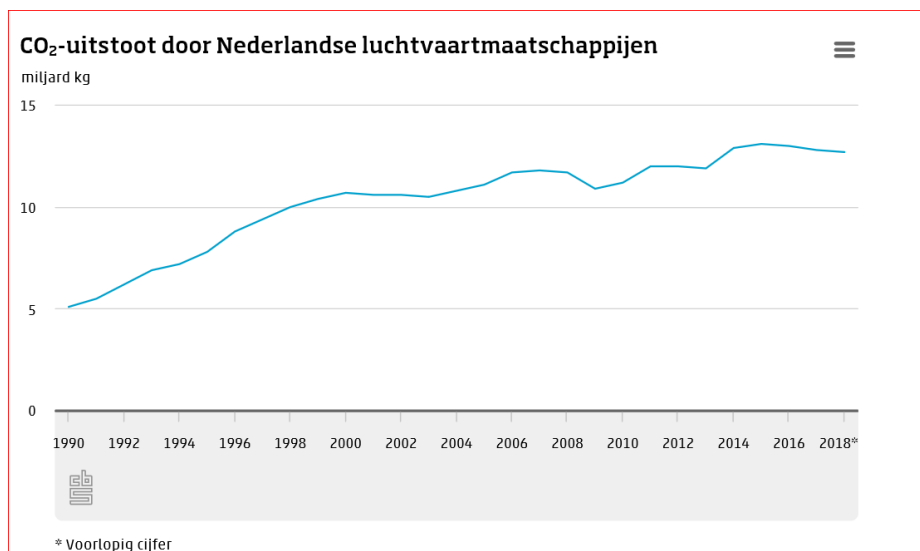
Van en naar de luchthaven:

- - stimuleren duurzaam vervoer, elektrische bussen (al uitgevoerd)
 - Korte termijn uitbreiden elektrisch wagenpark
 - Langere termijn optimaliseren OV o.a. doortrekken Noord-zuidlijn.
- Op de luchthaven
- Werken aan energietransitie vervangen dieselaggregaten, nog meer elektrische bussen
 - Doel 2030 emissievrije luchthaven

In de lucht:

- Efficiënt stijgen en dalen (wordt al toegepast)
 - Ontmoedigen vervuilende vliegtuigen (differentiatie airportcharges)
 - Alternatieve brandstoffen (bio- en synthetische brandstoffen)
 - Efficiënter gebruik luchtruim
- Lange termijn, elektrisch vliegen?

3. Klimaat



Bron: CBS

Daarnaast Actieplan Luchtvaart Nederland 35% minder CO₂ in 2030.

Zie: <https://nieuws.schiphol.nl/luchtvaartsector-overhandigt-actieplan-slim-en-duurzaam-aan-minister-iw/>

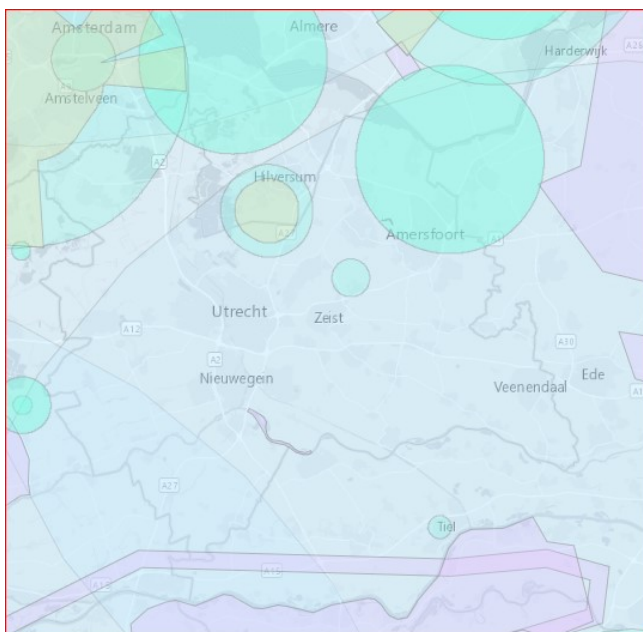
Dit actieplan zal via de Luchtvaartnota van het Rijk definitief worden gemaakt.

4. Windenergie:

In Nederland gelden er verschillende bouwhoogtebeperkingen voor obstakels en bouwwerken zoals windturbines. Deze beperkingen komen voort uit de eisen van de burgerluchtvaart en de luchtmacht in verband met radarsystemen en verkeersleidingsystemen.

Zie <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/duurzame-energie-opwekken/windenergie-op-land/milieu-en-omgeving/bouwhoogtebeperkingen>

Over het algemeen geldt dat er een meldingsplicht is bij de realisatie van een windturbine.



15-04-2020: susan.kreuger@provincie-utrecht.nl

