Inleiding

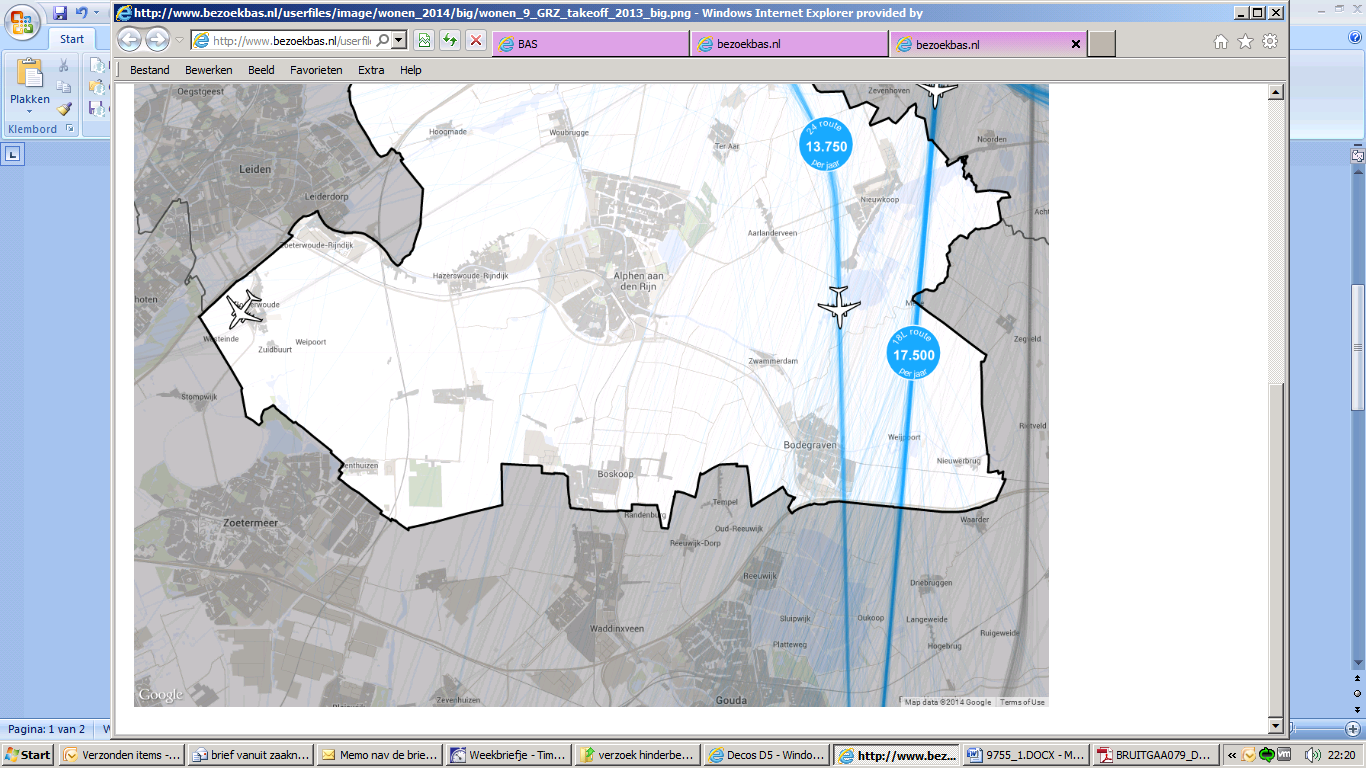
In de afgelopen jaren is er door verschillende inwoners van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk, geklaagd over overlast van vliegverkeer. Afgelopen zomer is er zeer veel overlast ervaren vanwege werkzaamheden aan de Kaagbaan, waardoor het vliegverkeer meer gebruik maakte van de Aalsmeerbaan, een route die over onze gemeente loopt. De aanhoudende klachten hebben ertoe geleid dat het college in febuari 2014 een verzoek tot hinderbeperking heeft ingediend bij de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS).

**Verzoek hinderbeperking**

*Startend verkeer*

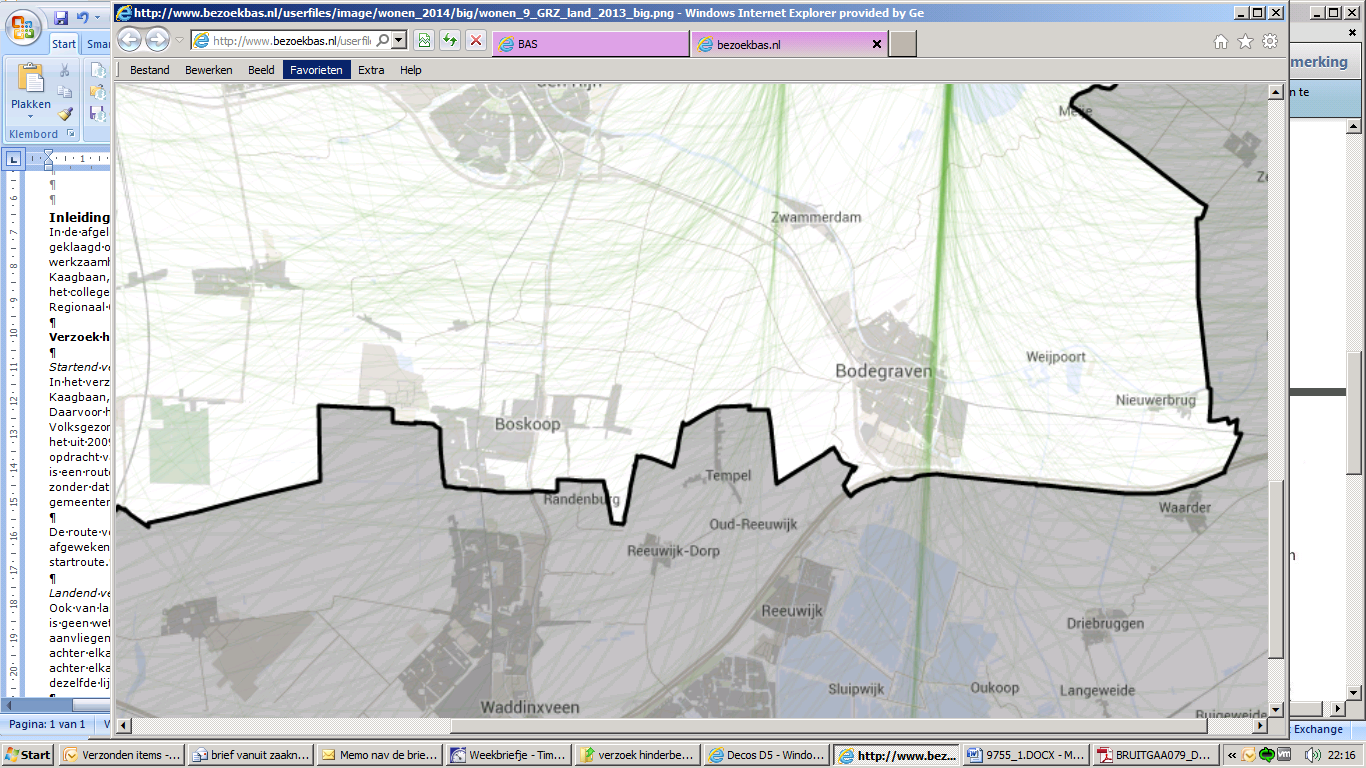
In het verzoek hinderbeperking heeft de gemeente de CROS verzocht de startroute vanaf de Kaagbaan, de zogenaamde LEKKO-route, die recht over de kern van Bodegraven loopt, te verleggen. Daarvoor heeft de gemeente de CROS gewezen op het rapport “geluidsoptimalisatie luchtvaartroutes” uit 2009 van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), waar de situatie in Bodegraven is onderkend. Dit rapport is uitgebracht in opdracht van de toenmalige minister van VROM, maar heeft nooit een vervolg gekregen. In dit rapport is een routeoptimalisatie opgenomen, waarmee de hinder in de kern Bodegraven wordt verminderd, zonder dat de hinder in andere woonkernen in de gemeente en ook in woonkernen van andere gemeenten, toeneemt.

De route voor het startende verkeer is wettelijk vastgelegd. Hier kan dan ook niet van worden afgeweken. De enige optie om overlast van startend verkeer te verminderen is het verleggen van de startroute.



*Landend verkeer*

Ook van landend verkeer wordt met enige regelmaat overlast ondervonden. Voor het landend verkeer is geen wettelijk vastgelegde naderingsroute. De inkomende vliegtuigen moeten op een baken in Nieuwkoop aanvliegen. Op welk moment ze naar dit baken afbuigen is wisselend. Veelal lijnen de vliegtuigen achter elkaar op en vliegen ze boven de gemeente in dezelfde lijn. Dit betekent dan dat er langere tijd achter elkaar vliegtuigen overvliegen. Het is mogelijk om de inkomende vliegtuigen niet allemaal op dezelfde lijn op het baken in Nieuwkoop te laten aanvliegen, maar te spreiden. Dit is te zien op onderstaande afbeelding.



Ook voor het landend verkeer heeft de gemeente verzocht de routes zodanig aan te passen, zodat inkomend verkeer langs de woonkernen wordt geleid.

*Eerste reactie CROS op verzoek hinderbeperking*

Het verzoek hinderbeperking van de gemeente is in behandeling genomen door de werkgroep hinderbeperking. Deze werkgroep heeft de eerste uitkomsten in een gesprek aan de gemeente toegelicht. De werkgroep heeft gerekend met de variant uit het RIVM rapport (hiervoor genoemd). Uit de resultaten valt te lezen dat het aantal ernstig gehinderden per saldo met een paar gehinderden toeneemt binnen de 48 Lden contour. De 48 Lden contour is een wettelijk verplichte contour. Aan deze contour moet worden getoetst bij het beperken van hinder. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk valt maar met een heel klein deel van de gemeente (alleen ter plaatse van de Meije, het uiterste noorden van Bodegraven), binnen de 48 Lden contour. Binnen de 39 Lden contour, waarbinnen het grootste gedeelte van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk valt, neemt het aantal ernstig gehinderden sterk af.

Gelet echter op het feit dat de afname van het aantal ernstig gehinderden buiten de 48 Lden contour plaatsvindt, is het volgens de CROS nog maar zeer de vraag of uiteindelijk zal worden besloten om tot verlegging van de startroute over te gaan. Dit is immers geen wettelijke contour.

*Overleg met andere gemeenten*

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk is samen met de gemeente Nieuwkoop trekker van het zogenaamde cluster Groene Hart. In het cluster Groene hart is een aantal gemeenten binnen het Groene Hart vertegenwoordigd, die gezamenlijk optrekken in de overlegstructuren Schiphol. Sinds 1 januari 2015 is dit de Omgevingsraad Schiphol (voorheen CROS en Alderstafel). In verband met deze samenwerking in clusterverband zijn de resultaten van de werkgroep hinderbeperking besproken met de gemeenten Kaag en Braassem en Nieuwkoop. Beide gemeenten hebben aangegeven zich wel te kunnen vinden in het voorstel, maar wilden graag een berekening zien met de meest actuele woningbouwcijfers. De daartoe benodigde cijfers zijn aangeleverd aan de werkgroep hinderbeperking.

Het resultaat van de berekening met de aangepaste woningbouwcijfers, wil de werkgroep hinderbeperking aan de gemeente toelichten. Op maandag 11 mei zal deze toelichting worden gegeven aan portefeuillehouder Jan Leendert van den Heuvel.

*Kleinere kernen*

Binnen de gemeente is onrust ontstaan in met name de kleinere kernen van de gemeente. Er wordt onder andere gesteld dat de route zou worden verlegd naar de kern Nieuwerbrug. Dit is niet het geval. De door de werkgroep hinderbeperking berekende variant gaat uit van verlegging tussen de kern Bodegraven en de kern Nieuwerbrug in. De route komt dan meer ten oosten van de Kern Bodegraven te lopen, maar zeker niet over de kern van Nieuwerbrug. Voor het vervolg van de route meer naar het zuiden toe, zou deze dan ook meer ten oosten van de Reeuwijkse plassen komen te lopen en daardoor wel meer richting de kern Driebruggen, maar niet over de kern heen. Verschillende mensen vanuit met name de kern Nieuwerbrug, hebben de gemeente gevraagd het verzoek hinderbeperking niet door te zetten, omdat zij daardoor meer overlast gaan ervaren.

*Vervolg*

Zoals hiervoor al werd aangegeven zal de werkgroep hinderbeperking op 11 mei de geactualiseerde resultaten toelichten aan portefeuillehouder Van den Heuvel. Hierna zal het college bepalen of zij het verzoek hinderbeperking zal voortzetten. Zij zal hierbij de brieven die door de verschillende inwoners zijn ingediend, meenemen in haar afweging. De verwachting is dat het college in juni een besluit zal nemen. Wanneer het college besluit het verzoek voort te zetten, dan zal de werkgroep hinderbeperking hierover geïnformeerd worden. De omgevingsraad Schiphol zal uiteindelijk een besluit moeten nemen over het verzoek.