



STICHTING PLATFORM LEEFMILIEU REGIO SCHIPHOL

Kerklaan 14, 1189 WG, Amstelveen

Postgiro 17339, Badhoevedorp

70 aangesloten bewonersorganisaties in de regio uit o.a.: Aalsmeer, Aerdenhout, Amstelveen, Amsterdam-Buitenveldert, -Zuid, -Zuidoost, -Sloten, -Osdorp, Assendelft, Badhoevedorp, Bennebroek, Beverwijk, Bloemendaal, Castricum, Haarlem, Haarlemmerliede, Heemstede, Heemskerk, Heiloo, Hilversum, Hoofddorp, De Kwakel, Kudelstaart, Lijnden, Muiden, Naarden, Noordwijk, Oostzaan, Oude Meer, Roelofarendsveen, Rozenburg, Spaarndam, Spaarnwoude, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, Vijfhuizen, Warmond, Weesp, Westzaan, Wormerveer, IJmuiden, Zaandam, Zaandijk, Zwanenburg.

**Mede namens: Platform Vlieghinder Regio Castricum,
Platform Vliegoverlast Amsterdam,
Pressiegroep Velsen overlast schiphol.**

Amstelveen, Amsterdam, Castricum, Velsen, 12 april 2004

Aan de Voorzitter, Leden van de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat in de Eerste Kamer der Staten Generaal, en aan de Griffier.

**Betreft: Ontwikkelingen rond het Schipholdossier sinds
onze brieven van respectievelijk 5 november 2003 en 31 januari 2004.**

Geachte Voorzitter, heer van der Lans, geachte dames en heren senatoren,

Wij bevestigden de ontvangst van uw antwoord d.d. 27 februari 2004 (Nr 127752.101) op beide bovenstaande brieven formeel al aan uw griffier de heer B. Nieuwenhuizen. We danken u nog voor uw nauwgezette overwegingen verwoord in uw brief, waarin wij ons kunnen vinden. (Overigens zijn we benieuwd hoe uw uitwisseling met de regering over het betreffende wetsvoorstel Evaluatieverplichting (kamerstuk 29395) is verlopen, of komt dat nu aan de orde?) We willen u nog laten weten, dat van een aantal grotere gemeenten, de brieven ter ondersteuning van ons verzoek om een parlementair onderzoek reeds klaar hadden, doch zij nog wilden wachten, omdat de Commissaris van de Koningin in de Staten zou zijn "teruggefloten".

Gezien de samenhang tussen de informatie in bovengenoemde brieven en die in deze huidige, verzoeken wij u deze in zijn totaliteit bij de huidige te betrekken.

We begrepen, dat u minister Peijs en staatssecretaris Schultz van Verkeer en Waterstaat 19 april a.s. zult ontmoeten ter gelegenheid van het begrotingsdebat van Verkeer en Waterstaat. Het Schipholdossier ontwikkelt zich met een enorme snelheid. Het baart ons en onze achterban enorme zorgen en vaak grote ergernis dat deze snelheid van handelen en beslissen nauwelijks gelegenheid biedt tot een democratische inbreng, Vandaar dat het onontkoombaar is u op zo'n korte termijn voor het begrotingsdebat te benaderen.

Wij achten vooral de handelwijze van staatssecretaris Schultz tegenstrijdig met eerdere en democratisch genomen besluiten en wel zodanig dat de democratische beginselen van onze rechtstaat zelf op een aantal punten, en bij herhaling, in het geding komen. Wij zullen dit toelichten:

De genoemde ontwikkelingen zijn in willekeurige volgorde:

- 1) De voorzitter van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid, de heer Drs Eversdijk, lijkt zich nu ook uitsluitend te beroepen op de overgangsartikelen in de wet luchtvaart. Dit ondanks het feit, dat hij ooit lid was van uw commissie (Baarda) en beter zou moeten weten. (zie bijlage 1: brief aan ons van Drs Eversdijk d.d. 23-2-04 en dan slechts de een na laatste alinea.) Wij zullen de heer Eversdijk hierover overigens spoedig terug berichten.
- 2) De heer Eversdijk beroept zich hierbij op de brief van Staatssecretaris Schultz van 24 juni 2003 (DGL/03.U01719) aan de Tweede Kamer, waarin een plan van aanpak voor de uitvoering van de motie Baarda wordt gegeven, maar waar, ondanks de eerdere andersluidende toezeggingen van de staatssecretaris aan uw commissie, nog steeds alleen maar wordt gesproken over overgangsartikelen, en waarin niets uit uw motie is terug te vinden.
(o.a.: de gelijkwaardige bescherming van de buitengebieden conform de PKB 1995. Uit het in die PKB beschreven stelsel resulteerden gemiddeld ca 300 handhavingspunten, terwijl er in de nieuwe wet slechts 35 overbleven. Deze overgangsartikelen beperken zich, zoals wij u in onze eerder brieven lieten weten slechts tot een selectieve keuze uit de oude PKB Schiphol 1995! Ook tijdens het Algemeen Overleg 28 oktober 2003 in de Tweede Kamer sprak de staatssecretaris slechts van de overgangsartikelen van de PKB.

-Met betrekking tot beide bovengenoemde punten achten wij het **dringend noodzakelijk**, dat u de staatssecretaris maant de motie Baarda te doen opnemen in de opdracht van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid Eversdijk. Nu maakt deze Motie Baarda nog steeds geen deel uit van de werkzaamheden, zoals neergelegd in het instellingsbesluit van de commissie. De heer Eversdijk stelde dit ook al in de recente E.O. radiouitzending van 30-10-03 waarin ook uw collega, senator Lemstra werd geïnterviewd.

De heer Eversdijk: "De motie behoort niet tot mijn werkzaamheden, maar ik zal er wel mee te maken krijgen". Bovendien zei hij: "Wat mensen beloofd is moet ook worden nagekomen. De burgers moeten serieus worden genomen." Omdat wij meenden dat de motie logischer wijze wel deel uitmaakte van de werkzaamheden van de commissie, namen wij nog eens contact op, met de secretaris van de commissie de heer F. van Deventer. Deze bevestigde: "De motie maakt geen deel uit van de werkzaamheden van de commissie."

Wij achten dit volsterkt ongerijmd. U wordt beloofd dat er een evaluatie van de wet komt in 2005, u bedingt daarbij een motie, als voorwaarde voor acceptatie van de wet, terwijl later blijkt dat de motie niet bij de evaluatie wordt betrokken door de onafhankelijke commissie.

U en wij worden dus om de tuin geleid:

- a) De motie wordt beperkt tot slechts de overgangsartikelen.
 - b) De motie wordt van de onafhankelijke evaluatie weggehouden.
- Wij achten dit onfatsoenlijk en ontoelaatbaar.

- 3) De Staatssecretaris zegt in een interview met het Noord Hollands Dagblad (NHD) van 10-4 04 (Zie de bijlagen NHD, 2 respectievelijk 3) dat zij Schiphol niet verder wil inperken en geen wijzigingen in het systeem zal toestaan: "Noord-Holland zal de consequenties van het Luchtvaartbeleid moeten dragen."
Afgezien van de inhoudelijke kanten van haar uitspraken-Schiphol kreeg er een baan bij, terwijl het aantal handhavingspunten van ca 300 tot 35 werd gereduceerd, dus van inperking is geen sprake- werd in uw parlement afgesproken dat de evaluatie nog moet plaatsvinden. De staatssecretaris spreekt hier voor haar beurt. Wij ervaren dit als

onbetrouwbaarheid van bestuur, en een minachting van de parlementaire besluitvorming, evenals uiteraard een minachting van gemeenten en vele burgers in de regio Schiphol. Wij rijmen dit alles moeilijk met de normen en waarden discussie, waarvan dit kabinet zegt zo hoog op te geven.

- 4) De staatssecretaris vraagt de Tweede Kamer om de voor en nadelen aan te geven van de privatisering van Schiphol, maar wel onder voorwaarden dat de borging van belangen van de regio gewaarborgd moet zijn. Toch lijkt ze die privatiserings discussie te willen afronden medio juni. Een waarachtige borging van bewonersbelangen achten wij slecht na de evaluatie in 2005/6 eventueel gewaarborgd! We komen verderop op deze privatiseringskwestie terug. Zie onder na punt 9.
- 5) De staatssecretaris grijpt ten onrechte naar een wetwijziging om de rekenfout te herstellen. De staatssecretaris baseert zich op een onderzoek dat zij het NLR heeft laten doen naar de gevolgen van de rekenfout. Het NLR onderzoek heeft echter niet (mogen kijken?) gekeken naar andere oplossingen. Schiphol hoeft helemaal niet op slot als de wet niet zou worden aangepast. De commissie MER presenteerde een advies inzake de rekenfoutkwestie d.d. 19 december 2003, (zie bijlage 4) waarin wordt aangedrongen een MMA (meest milieu vriendelijk alternatief) te onderzoeken. Zij noemt hierbij een route langs Marken. Ook werd een alternatief voorgesteld door Ir. J. Fransen van Stichting Natuur en Milieu. Beide alternatieven worden in het NLR rapport niet onderzocht. (zie ons persbericht als bijlage 4 en bijlage 5: Het advies "Slimmer vliegen" door Ir. J. Fransen) Een alternatieve route ontwikkeld door vliegtuigdeskundigen deskundigen uit de Pressiegroep Velsen, en die nog vòòr het vaststellen van de richtlijnen voor de MER werd aangeboden aan de ministeries van VROM en VenW, wordt bot genegeerd.

Het meest navrante is wel, dat deze rekenfout geheel geen rekenfout is. De milieubaan zou o.a. in Zwanenburg een halvering van geluid betekenen, hetgeen zwart op wit in

de PKB 1995 staat. Er zou slechts sprake mogen zijn van maximaal 2Ke afwijking. De planning was 36 starts op de Polderbaan en 18 op de zwanenburgbaan. (Halvering dus, die nu dus door de z.g.n rekenfout ongedaan moet worden gemaakt!

- 6) Het aan u 25 juni 2002 beloofde herstel van het nachttregime tot 7.00 uur is nog steeds niet gerealiseerd. (de resultaten van het RIVM/TNO slaapverstoringsonderzoek waren toen "formeel" nog niet bekend) (Het onderzoek werd nodeloos opgehouden. Een brief van ons aan directeur Prof. Ing van Egmond van het RIVM is in voorbereiding) In onze brief van 31 januari schreven wij u al, dat het RIVM becijferde, dat het in een gebied van 55 bij 55 km rond Schiphol om 320.000 slaapverstoorden gaat. Vele gemeenten (o.a. Amstelveen) evenals wij Platforms van bewoners achten dit volstrekt onaanvaardbaar.
- 7) Ondanks het feit, dat het aantal klachten met 92 % toenam het afgelopen jaar (CROS Jaarcijfers 2003.) beweert de staatssecretaris bij herhaling, dat er minder overlast is. Is er iets met haar waarnemingsvermogen aan de hand? Zelfs de gemeente Haarlemmermeer acht nu het enige criterium van de 10.000 woningen onvoldoende. (zie bijlage 6: brief van gemeente Haarlemmermeer aan ons, de laatste alinea.)
- 8) Zoals u bekend is werd het instituut CROS in het leven geroepen, om te trachten twee zeer tegengestelde belangen van de luchtvaartsector en de bewoners in de regio via overleg te regelen. Vele gemeenten begonnen met zeer gemengde gevoelens aan deze onderneming, omdat het vorige instituut de CGS zeker niet functioneerde. (Geen enkel advies van de vele die werden uitgebracht werd door de minister overgenomen) Terwijl er in CROS nu heftig en fel gediscussieerd wordt over vele zaken, waarbij de commissie Eversdijk ook betrokken is, meent de staatssecretaris vast even een schot

voor de boeg te moeten geven: (zie boven punt 3) “Jullie kunnen praten wat je wilt, maar ik beslis hierover!” Daarmee impliciet toegevend dat die hele evaluatie toch maar een ritueel is. Wat een geld en energieverpilling en hoe onbehoorlijk naar bestuurders en naar de bewoners in de regio! Daarbij werden we recent weer onaangenaam getroffen, toen ons ter ore kwam, dat de staatssecretaris de voorzitter van CROS mevrouw Wildekamp informeel vroeg vast een wensenlijstje in te sturen in verband met de evaluatie in 2005. Ook de sector kon zelf een lijstje indienen. Na een conflict in CROS kwam er uiteindelijk een (door bewonersvertegenwoordigers geamendeerde) brief c.q. een “wensenlijst” van CROS. Niettemin blijft het onverteerbaar, dat de sector een eigen wensenlijst mag indienen, en gelijktijdig nog meepraat over een gezamenlijke wensenlijst.

- 9) Er lekten een aantal zaken uit van de eind deze maand te publiceren Nota Ruimte van het ministerie van VROM. Ook werd in een besloten gemeenteraadvergadering van Haarlemmermeer gesproken over een geheim discussiestuk, waarin plannen van Schiphol voor uitbreiding met een 6e en 7e baan aan de orde waren, waarover NRC en de Volkskrant berichtten. (Zie ook de bijlage met duidelijke overzichtskaart door Trouw) .(Overigens stelt de gemeente ook in dat stuk, dat er veel schort aan de huidige leefbaarheid in de directe regio, waaronder exponentieel zeer toegenomen klachten over grondlawaai !) Uit de nota ruimte zou blijken, dat men de 30Ke contour de z.g.n vrijwaringscontour waarin woningbouw niet is toegestaan, wil opschuiven naar de 20Ke contour. Dit zou zeer verstrekkende gevolgen hebben voor de in Haarlemmermeer al afgesproken bouw van 19.000 woningen. Die zouden niet gerealiseerd kunnen worden. Ook in Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn zou geen woning meer gebouwd kunnen worden. (Er vindt op dit moment allerlei spoedoverleg plaats. Zo spreekt de gemeente Amstelveen komende week met de minister van VROM mevrouw Dekker.)

Beide bovenstaande feiten, beogen natuurlijk het scheppen vast van de nodige ruimte voor een of twee extra banen voor Schiphol.

Dit alles terwijl de overgang van het 4 naar het 5 banenstelsel vastgelegd in de nieuwe Luchtvaartwet nog verre van vlekkeloos verloopt en de afgesproken Evaluatie in 2005 nog moet plaats vinden. Die evaluatie weet u nog, die u over de streep moest trekken om de nieuwe luchtvaartwet aan te nemen!

De Raad van State, weet u nog zoals we u eerder schreven, acht meer handhavingpunten noodzakelijk, evenals destijds de commissie Berkhout en de commissie MER. (de heer Scholtes)

Velen van ons, u weet dit inmiddels van ons bekruipt vaak gevoelens van woede over veel botheid en het negeren van gedane beloften door kabinet en Tweede Kamer. U kent ons ook als een organisatie, die tot op heden altijd de constructieve parlementaire weg bewandelde, om u onze grieven kenbaar te maken. We staken hierin vele uren (onbetaald) werk. Onze achterban bestaat voor het merendeel uit fatsoenlijke burgers, die niets hebben tegen een functionele kwaliteits luchthaven, maar zeer woedend worden over de nu al jaren gehanteerde salamitactieken gemanipuleer en bedrog door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, en telkens weer wordt afgedekt door een kabinet.

We kunnen u verzekeren, dat er inmiddels een massief front aan het groeien is tegen deze onverkwikkelijke gang van zaken, waartoe ook zoals u inmiddels begreep, via de u toegezonden brieven, een groot aantal gemeenten en lokale bestuurders behoren.

Wij investeerden recent vele uren om een nota te bespreken en te schrijven ”Als een goed instrument”, die wij u, en de staatssecretaris recent toezonden. We benadrukken dat deze Nota breed door ons, de 4 grote Platforms, maar ook nog door zeker 7 kleinere Platforms in oprichting (o.a. die in zaanstad) wordt ondersteund.

Er zou een degelijk instituut moeten komen, een soort “Luchtvaartschap”, analoog aan

vele schappen, die ons land inmiddels kent. Hier zou veel deskundigheid kunnen ontstaan, vooral ten dienste aan de gemeenten, maar die ook als voorloper van onze kenniseconomie naar buiten kan worden geëxporteerd. Dit alles om op een onafhankelijke manier de luchthaven te kunnen laten functioneren op een dynamische manier. De staatssecretaris lijkt dit idee van ons al bijvoorbaat te torpederen middels haar eerdere bovengenoemde interview. (Is dit haar manier van communiceren met ons?) Zij en haar ambtenaren lijken alles immers zelf te willen regelen. Dit nu lijkt naadloos te passen in de al jaren bestaande cultuur en bedoelingen van het ministerie van Ven W.: "Schiphol moet blijven groeien, naar onze inzichten en niemand die ons tegen houdt."

Er is echter onder ons ook een groot aantal mensen, die die groei van Schiphol in onze drukke randstad zeer ter discussie stelt.

Wij achten het noodzakelijk, dat voordat er ook maar enig besluit ten aanzien van nog meer banen op Schiphol gesproken wordt eerst een degelijke, betrouwbare en onafhankelijke evaluatie in 2005 wordt afgerond!

Daarbij komt nog het volgende: Velen van ons achten een verdere uitbreiding van Schiphol absoluut verder onmogelijk.

Pikant genoeg leken de beide ministers de Boer en Jorritsma dit destijds ook te vinden.

Eerder stuurden we u uitspraken –in Kranten, doch ook via radio en TV, geluidsbanden in ons bezit-door beiden toe als: "Dit zijn absolute grenzen."

(het ging toen nog om de 440.000 vliegbewegingen) Oud minister Jorritsma: "Wij hebben die 5e baan helemaal niet nodig voor de capaciteit, het gaat slechts om de milieuvorwaarden te kunnen naleven. Hun geprognoseerde plafond voor 2015 bleek al in 2002 realiteit! Je moet toch maar durven, om zoals mevrouw Schultz nu doet te spreken van : "We perken Schiphol niet verder in."

In onze brief van 5 november pag 4 boven schreven we u de uitspraak van Min Jorritsma, die we op band hebben (uitgezonden door de EO radio):

"Doorgaande groei op Schiphol heeft zulke milieueffecten, dat dat voor de lange termijn geen reële optie is."

Dat was de minister, die uw oud voorzitter de heer Baarda in 1995 (Zie de handelingen, in ons bezit. Ja toen volgde onze organisatie het Schiphol dossier al) ook al bezweerde, dat de groei van Schiphol op 3 % werd geschat en dat dat een betrouwbaar gegeven was, terwijl de Rekenkamer deze groeiprognozes later doorprikte: Het ging om 10.5 %

Kunt u het nog volgen? Wij niet.

Nu nog even terug naar die privatiseringskwestie: Een onzer PLRS leden had een mondeling gesprek van een uur met een van de topmensen van Schiphol. Naar zijn stellige mening kan Schiphol met 450.000 vliegbewegingen wel degelijk een mainport zijn. Voor de ontwikkeling van de Zuidas te Amsterdam zou dat voldoende zijn. Maar hij botst met de heer Cerfontaine, die vindt dat: "We naar de 800.000 moeten "(NRC 10-4-04). Onze zegsman wordt gevraagd: Maar hoe zit het toch met die low cost carriers, die leveren ons toch niets op? Waarop hij antwoordt: "Tja, de transferpassagiers leveren niets op, die kopen niets in onze winkels, in tegenstelling tot de passagiers van de low costcarriers, die geld besteden in onze winkels." Laat nu juist het aantal transferpassagiers-overstappers dus, in het eerste kwartaal van 2004 weer met 14% zijn toegenomen. (zie bijlage Het Parool 10-4-04) Deze leveren dus geen enkele toegevoegde waarde.

Wanneer Schiphol eventueel geprivatiseerd zou worden, gaat het net als bij veel beursgenoteerde bedrijven: de aandeelhouders zullen steeds maar weer (Ahold e.d.) meer winst willen zien, ongeacht waar deze vandaan komt.

Wij, als bewonersplatforms achten privatisering heilloos. Alle waarborgen voor omwonenden zouden dan helemaal verdwijnen.

Overigens doemt steeds een oude probleem op: Aan definiering van milieuvorwaarden werd veeltijd besteed. (Nu en dan worden ze gewoon weggedefinieerd) Maar aan welke definitie

een mainport moet voldoen, wordt altijd maar makkelijk aan voorbijgegaan. Dat is handig, want dan blijft onbeperkte groei mogelijk.

Wij hopen u voorlopig geïnformeerd te hebben, en hopen tevens, dat u zoals u eerder demonstreerde, het democratisch besluitvormingsproces in uw Kamer op een eerlijke en waarachtige kritische wijze zult bewaken.

Met vriendelijke groet,

Drs J.H. Griese PLRS

Prof. O Bijvoet PVRC

Dr. K. Weijer PVA

Ir. R. van de Brink PVOS

N.B. door tijdgebrek waren we niet in staat de overige kleinere Platforms nog te consulteren, doch we nemen aan, dat zij vierkant achter dit schrijven staan.

Bijlagen: -brief van Drs Everdijk d.d. 23 februari 2004 (een na laatste alinea)
-2 artikelen Noord-Hollands Dagblad van 10-4-04
-Persbericht van PLRS en SNM.
-Nota Slimmer vliegen SNM Ir J. Fransen.
-brief van Gemeente Haarlemmermeer (laatste alinea)

Schultz: 'Schiphol niet meer inperken'

NHD 10-4-04

VAN ONZE VERSLAGGEVER

DEN HAAG - Inwoners van Noord-Holland betalen de prijs voor het nieuwe luchtvaartbeleid. De evaluatie van de luchtvaartwet – in 2005 – zal daar weinig aan veranderen. Staatssecretaris Schultz van Haegen (Verkeer en Waterstaat) wil de geluidsgrenzen voor Schiphol niet verder verscherpen omdat dat de concurrentiepositie van de luchthaven zou aantasten.

„We kunnen er niet onderuit dat Schiphol overlast veroorzaakt in de omgeving. Maar we zorgen er wel voor dat de overlast niet toeneemt”, aldus Schultz. De staatssecretaris zegt, in een interview met deze krant, dat ze hooguit kleine aanpassingen van vliegroutes overweegt. Ook belooft ze een computerprogramma waarop via internet vliegtuigen op de werkelijk gevlogen routes gevolgd kunnen worden. Verder lijkt Schiphol van de staatssecretaris alle ruimte te krijgen, zo blijkt uit eerste berichten over de nieuwe nota Ruimte van het kabinet. O. Bijvoet, voorzitter van het Platform Vlieg hinder Regio Castricum, reageert verontwaardigd.

„Ik verwacht van een staatssecretaris dat ze haar land dient en niet een bedrijf. Dat ze dan ook al een mening heeft over de eva-

luatie van de luchtvaartwet is helemaal kwalijk. Daar hoort ze niks over te zeggen, ze moet straks leiding geven aan het evaluatieproces en niet nu al op zaken vooruitlopen.”

„Teleurstellend”, noemt voorzitter B. Poelstra van Platform Vliegtuigoverlast Zaanstreek de woorden van Schultz. „Als de staatssecretaris denkt dat er niets aan de routes gedaan kan worden, wat betekent de evaluatie van de luchtvaartwet dan nog?”

Poelstra vraag zich af of de staatssecretaris wel heeft laten onderzoeken wat de effecten zijn van de gebruikte vliegroutes.

„In de afgelopen periode blijkt de overlast in Noord-Holland steeds meer te zijn toegenomen.”

→Pagina Plus: 'Vliegroutes niet ingrijpend wijzigen'

Huizen geofferd voor Schiphol

De luchthaven Schiphol krijgt ruim baan in de nieuwe Nota Ruimte van het kabinet. En dus verdwijnen de plannen voor duizenden huizen in de prullenmand.

RUIMTELIJKE ORDENING

Nybo Algra

AMSTELVEEN – De Legmeerpolder is nu nog een onafzienbaar akkerlandschap, afgewisseld met kassen. Op deze vlakke tussen Amstelveen en Uithoorn zouden huizen komen, in totaal 8000 stuks. Die huizen zijn belangrijk voor het vergrijzende Amstelveen, be-toogt wethouder Paul Regouin (GroenLinks). Betaalbare huur- en koophuizen zijn broodnodig om jong bloed naar deze plaats te lokken.

Maar dat niet alleen. In de wijde regio rondom Amsterdam zijn mogelijke nieuwbouwsites schaars. Hier, in deze polder, is nog ruimte. Regouin is zich dan ook een goede geschrokken toen hij in februari de bijna-definitieve Nota Ruimte van het kabinet on-

der ogen kreeg: het plan voor de inrichting van Nederland in de komende decennia. De nota blinkt op tal van punten niet uit in helderheid, maar wel waar het Schiphol betreft. De luchthaven krijgt volop de ruimte. Op de landkaart staat nu al een flinke, grilling gevormde vlek: de gebieds-zones waarbinnen woningbouw niet mag. Die vlek wordt door de Nota Ruimte een flink stuk groter. Daarmee wordt het grootste deel van de Legmeerpolder verboden gebied. In plaats van 8000, kan Amstelveen hier hooguit 2500 huizen kwijt.

Wat vooral steekt aan Regouin is niets gevraagd. Niet door minister Dekker (Vroml), en ook niet door de Amsterdamse wethouder Dincó Stadig die namens de wijde regio met de overheid onderhandelt. „We moeten via een uitgelekt concept vernemen dat onze plannen voor de Legmeerpolder de prullenbak in kunnen”, zegt Regouin. Hij had er rekening mee gehouden dat Schiphol hem verdere beperkingen zou opleggen. Maar niet zo vergaand, en niet zonder enig overleg. En dat terwijl Amsterdam er zonder klachtenuren vanaf komt. De nieuwe gebiedszone loopt dwars over de Westelijke Tuinsteden, waar de



hoofdstad druk bezig is met sloep en nieuwbouw. Aan dit bouwen in bestaande stadswijken wordt ook straks niet getoond. Dat geeft schuwe ogen in de regio, bevestigd Regouin. „En dat is nog zwak uitgedrukt.”

De gemeente Haarlemmermeer heeft tot op zekere hoogte gelijk gehad. De Vines-wijk Florande, bij Hoofddorp, valt bijna helemaal binnen de nieuwe gebiedszone. De wijk is nog lang niet klaar, maar maakt deel uit van de bestaande Vines-afspraken – die in de Nota Ruimte huizen schort blijven. Dat betekent dat nog zo'n 4000 huizen op stapel staan. „Hoe gek dat ook klinkt”, beaamt wethouder Michel Bezuijen (VVD), die naar ruimtelijke ordening ook Schiphol in zijn pakket heeft. Een kwestie van bestaande en toekomstige regels, verklaart hij. Die moeten niet met elkaar worden verward.

Tussen 2010 en 2030 wil de gemeente nog 19 000 huizen bouwen. Om onderdak te bieden aan Schiphol-werknemers, want als die van ver moeten komen, leidt dat alleen maar tot lange files.

Maar ook om jonge Haarlemmermeesters de kans te geven in hun eigen gemeente te blijven wonen als ze het ouderlijk huis verlaten. En meer inwoners betekent betere voorzieningen: een grotere schouwburg, gezondheidszorg, Ikea-achtige winkels. Voor al die huizen leek het gebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep geschikt – maar door een flinke job van de nieuwe gebiedszone gaat dat volledig op slot. De gemeente houdt alleen aan haar westgrens nog een smalle strook over voor woningbouw, rond plaatsen als Vijfhuizen, Zwaanshoek en Lissebroek.

Just daer zou veel recreatiegroen komen. Bezuijen ziet nog maar één oplossing: de boel radicaal omgooien. Huizen aan de westkant, 'groen' tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. „Vervelend maar aanvaardbaar”, vindt hij dat – Schiphol verdient ook de ruimte. Wel moet hij nu opnieuw met het ministerie van Landbouw en de provincie Noord-Holland onderhandelen. Gaan zij niet akkoord – ja, dan is hij wel zo'n beetje uitgebouwd, een paar knu-mels daargelaten.

Amstelveen en de naastgelegen gemeenten Aalsmeer en Uithoorn – die eveneens goeddeels klein kunnen te zitten – hebben inmiddels een brandbrief naar minister Decker gestuurd. Het moet gezegd, een ambtelijke delegatie van het departement stond een paar dagen later op de stoep. Of het protest van de drie gemeenten iets wraakt, moet eind april blijken, als de definitieve Nota Ruimte klaar is.

Overlast Schiphol blijft

Paavo

00404

Bewoners Noord-Holland reageren verontwaardigd

DEN HAAG - VVD-staatssecretaris **Melanie Schultz-van Haagen** is niet van plan de geluidsgrenzen voor Schiphol te verscherpen. Zij wil aantasting van de concurrentiepositie van de luchthaven voorkomen.

"We kunnen er niet onderuit dat Schiphol overlast veroorzaakt in de omgeving. Maar we zorgen er wel voor dat de overlast niet verslechtert," aldus Schultz.

Olav Bijvoet, voorzitter van het Platform Vlieghinder Regio Castricum, reageert verontwaardigd. Inwoners van Noord-Holland betalen de prijs voor het nieuwe luchtvaartbeleid, vindt hij. "Ik verwacht van een staatssecretaris dat ze haar land dient, en niet een bedrijf. Dat ze ook al een mening heeft over de evaluatie van de Luchtvaartwet, is helemaal kwalijk. Ze moet straks leiding geven aan het evaluatieproces en niet op zaken vooruitlopen."

Ook de voorzitter van het Platform Vliegtuigoverlast Zaanstreek is teleurgesteld. "Als de staatssecretaris denkt dat niets aan de routes kan worden gedaan, wat betekent de evaluatie van de Luchtvaartwet dan nog?"

Poelstra vraag zich af of de staatssecretaris wel heeft laten onderzoeken wat de effecten zijn van de vliegroutes. "De laatste tijd blijkt de overlast in Noord-Holland toe te nemen." 03/10

Staatssecretaris Schultz van Haegen wil Schiphol niet verder aan banden leggen

'Geen ingrijpende wijziging in vliegroutes'

NHD 10-4-04

VAN ONZE VERSLAGGEFFSTER
SIGRID VAN IERSEL

DEN HAAG - Misschien hier en daar een kleine aanpassing van de vliegroutes, iets meer zeggenschap over de isolatie en een computerprogramma waarmee mensen zelf de vliegtuigen op het beeldscherm kunnen volgen. Veel meer heeft staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen (Verkeer en Waterstaat) niet te bieden aan de bewoners van Noord-Holland boven het Noordzeekanaal. „We kunnen er niet onderuit dat Schiphol overlast veroorzaakt in de omgeving. Maar we zorgen er wel voor dat de overlast niet verslechtert.”

Het aantal klachten over het vliegtuiglawaai is groter dan ooit. Met name vanuit de IJmond en de Zaanstreek is die klachtenstroom tot recordhoogte opgestuwd. De milieubeweging is zeer ontevreden over de luchtvaartwet die hieraan ten grondslag ligt, net als de oppositiepartijen in de Tweede Kamer. Maar ook de twee grootste coalitiepartijen VVD en CDA willen ingrijpende aanpassingen van de wet. Het kan haast niet anders of de politieke evaluatie van de luchtvaartwet – die gepland staat voor 2005 – zal forse wijzigingen opleveren. Want ook Melanie Schultz zelf is niet tevreden. „De wet zelf is wel goed, maar de onderliggende besluiten ervaar ik als complex.”



Staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen: „Nóg verdere verscherping zou de concurrentiepositie van Schiphol aantasten.”

Foto GPD/Hielko Kuipers

klachtenregen op. Het belangrijkste is dat er stabiliteit komt, zodat burgers weten waar ze aan toe zijn.”

Balans

Het vinden van de balans tussen de verschillende belangen is een zeer lastige klus, verzucht de staatssecretaris. Min-

as van Amsterdam staat of valt bij de ontwikkeling van Schiphol. Daarom doe ik ook veel aan de verbetering van de bereikbaarheid van de luchthaven, zowel over het land als in de lucht.”

Alle ruimte

Volgens de eerste berichten over de nieuwe nota Ruimte die het kabinet binnenkort presenteert, krijgt de luchthaven de komende decennia alle ruimte. De provincie Noord-Holland heeft in het bestemmingsplan bovendien ruimte opgehouden voor de aanleg van een zesde en zevende start- en landingsbaan. Wat staat de burgers van Noord-Holland in de toekomst nog allemaal te wachten als Schiphol verder gaat uitbreiden?

Schultz: „We gaan uit van dezelfde geluidsgrenzen als nu vastgelegd zijn. De geluidsverdeling kan overigens wel veranderen. Wat gelijk blijft is het maximum aan de totale hoeveelheid geluid. We gaan daar beslist niet overheen. Wel willen we via de Nota Ruimte nu alvast aangeven in welke gebieden er niet gebouwd kan worden om geluidshinder bij toe-

verschilt. Hoe meer invloed iemand kan uitoefenen op zijn persoonlijke situatie, hoe minder ergernis, is Stallens redenering.

In plaats van een vast isolatiepakket zouden bewoners daarom bijvoorbeeld ook moeten kunnen kiezen voor een extra vakantie of voor een gezamenlijke sporthal voor de buurt.

„Het lijkt mij wel zinvol om mensen iets vrijer te laten omgaan met een budget voor isolatie, maar dan moet dat wel aan dat doel besteed worden”, reageert Schultz. „We hebben nu eenmaal vastgelegd in de wet dat de meest gehinderde woningen geïsoleerd moeten worden. Het lijkt mij lastig om mensen nog meer keuzevrijheid te geven. Een bewoner kiest bijvoorbeeld voor een vakantie, maar als hij verhuist wil de nieuwe bewoner misschien wel de isolatie. En wat doe je als de gemeente wel een sporthal wil aanleggen, maar niet alle bewoners hun budget daaraan willen besteden?”

Dilemma

Ook wordt er gewerkt aan een computerprogramma, waarmee mensen via internet kun-



Gelukt

Maar Noord-Hollanders die hopen door de evaluatie definitief van het vliegtuiglawaai verlost te zijn, komen bedrogen uit. Ingrijpende wijzigingen in de vliegroutes zijn wat de staatssecretaris betreft namelijk niet aan de orde. Sommige Noord-Hollanders hebben meer overlast gekregen, anderen daarentegen minder, vindt Schultz. „Het is gelukt om het aantal ernstig gehinderde woningen terug te brengen van 15.000 naar 10.000. Dat is dus positief. Daardoor is het geluid wel op nieuwe plekken terechtgekomen, waar mensen nooit eerder met vliegtuiglawaai geconfronteerd werden. Dat vereist gewinning. Daar hadden we van tevoren overigens wel rekening mee gehouden. Ook de betrokken gemeenten waren ervan op de hoogte, al denk ik dat ze de uiteindelijke gevolgen niet helemaal hebben kunnen overzien. Ik verwacht uiteindelijk wel een daling van het aantal klachten. Maar tot hoe ver dat gaat, durf ik niet te voorspellen.”

Schiphol nog verder aan banden leggen door de geluidsgrenzen in te perken, is volgens Schultz ondenkbaar. „We hebben nu al veel verdergaande regels over vliegroutes dan de landen om ons heen. Nóg verdere verscherping zou de concurrentiepositie van Schiphol aantasten.” Het loslaten van de vliegroutes, zoals de piloten bepleiten, ziet Schultz evenmin zitten. „Elke verplaatsing levert weer een nieuwe



Vliegtuigen boven Noord-Holland. In de IJmond en Zaanstreek zijn de klachten over geluidsoverlast talrijk.

Foto NHD

der geluidshinder voor de ene gemeente betekent meer lawaai voor de andere. Gelukkig heeft ze het regionale overlegorgaan Cros, waarbij alle belanghebbenden het onderling eens mogen worden over de routes. „En als dat niet lukt, bepaalt de rijksoverheid het. Maar bij de routewijziging voor Spaarndam zie je toch dat de gemeenten het er over eens zijn dat minder overlast voor Spaarndam en een beetje meer voor de IJmond toch de meest optimale oplossing is.”

Hoewel Noord-Holland-Noord een belangrijke route voor vliegtuigverkeer zal blijven, wil Schultz klachten van bewoners wel zeer serieus nemen. „Anders ontstaat er een grote groep die vraagt eens zet bij het nut en de noodzaak van de mainport Schiphol. Draagvlak voor onze luchthaven vind ik erg belangrijk, want Schiphol is heel essentieel voor de Nederlandse economie. Ook de hele ontwikkeling van de Zuid

komstige bewoners te voorkomen. Het is gewoon slim om daar nu alvast rekening mee te houden.”

Voor de aanleg van een zesde en zevende baan heeft Schultz nog geen verzoek binnengekregen van Schiphol. „Maar mocht het zover komen, dan zullen die banen waarschijnlijk in dezelfde richting liggen als de huidige banen. Het geluidsoverlastgebied zal hierdoor niet wezenlijk veranderen. Toch zullen we bij iedere verandering inspraakprocedures houden en kijken of er nieuwe isolatiezones vastgesteld moeten worden. Elke keer moet opnieuw bekeken worden hoe het precies met het geluid zit.”

Lawaaibeleving

De Leidse hoogleraar Pieter Jan Stallen (toegepaste psychologie van de geluidshinder) heeft gesuggereerd om bewoners meer greep te geven op de geluidsoverlast, omdat de lawaaibeleving van persoon tot persoon

nen zien waar daadwerkelijk gevlogen wordt. „Geluidsoverlast kunnen we niet altijd wegnemen. Wel kunnen we aan de mensen duidelijk maken wat ze kunnen verwachten. Het blijft mijn grootste dilemma een goede balans tussen de twee kanten van de medaille te vinden. De economische groei van de mainport goed stimuleren en tegelijkertijd scherp de leefbaarheid in de gaten houden. Hoe vind je een goede balans tussen de belangen van de luchtvaart en de burgers? Gemeenten in de regio Amsterdam plukken de vruchten van de werkgelegenheid. Maar het verhaal aan gemeenten die verder van Schiphol afliggen, is nu eenmaal moeilijker. Die hebben wel de lasten, maar minder de lusten van de luchthaven. Een mainport zonder overlast bestaat niet. We moeten vooral kijken hoe we ermee omgaan.”