



Retouradres Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. Projectbureau evaluatie Schiphol
Postbus 90771
2509 LT Den Haag

DG TRANSPORT EN LOG	
Reg. nr.	
Doss. nr.	
Datum: 03 MEI 2005	
Tot behandeling aan	Opberg.
LH	
Copy ex.	
Aldoeningstermijn	31-05-2005

Datum 29 april 2005
Ons kenmerk SB/MIL/PO/hl/2005/1224
Contactpersoon ~~XXXXXXXXXXXX~~
Doorkiesnummer 023-5114609
Bijlage(n) Geen
Onderwerp Evaluatie Schipholbeleid

Geachte minister,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van uw brief van 13 december j.l. waarin u ons oproept verbetervoorstellen bij u in te dienen. Onderstaand hebben wij de voor Haarlem van belang zijnde onderwerpen weergegeven en geven wij bovendien aan op welke wijze die in de evaluatie verwerkt zouden moeten worden.

-Handhaving in combinatie met metingen. Op dit moment wordt alleen gehandhaafd op de zogenaamde 58 Lden contour. De gemeente Haarlem ligt hier buiten en streeft dan ook naar handhaving op punten buiten deze contour. Wij volgen in deze de werkzaamheden van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) en wensen hun activiteiten bekrachtigd te zien in handhavingpunten in de bewoonde gebieden buiten de 58 Lden contour. Ook wenst de gemeente Haarlem dat op deze punten gemeten wordt op een transparante en voor de burgers te volgen methodiek.

-Spreiden versus het concentreren van het vliegverkeer. Binnen de CROS vindt discussie plaats over het spreiden dan wel concentreren van het vliegverkeer. Voor Haarlem is vooral het spreiden bij het uitvliegen van belang, immers bij landingen wordt meestal ruim van tevoren recht op de baan aangevlogen. Het gemeentebestuur van Haarlem is van mening dat de bij de Schipholwet in 2003 gemaakte keuze om zo min mogelijk over bewoond gebied te vliegen de juiste is en vreest dat bij spreiding de geluidbelasting in de bewoonde gebieden, waaronder Haarlem, sterk zal toenemen. Dit terwijl na openstelling van de Polderbaan al een aanzienlijke toename van het aantal klachten wordt geconstateerd. Daarom heeft het gemeentebestuur grote zorgen over het spreiden van het vliegverkeer en pleiten wij vooralsnog voor een verdere concentratie van het vliegverkeer om daardoor de hinder buiten de geluidhindercontour verder terug te brengen. Ook zijn wij van mening dat het terugdringen van de hinder via de CROS op dit moment in een te vrijblijvend proces plaatsvindt en daarom zien wij meer in een wettelijke verplichting voor de luchthaven –dit naar analogie van wat via de Wet milieubeheer gebeurt– om een voortschrijdend meerjaren verbeterprogramma op te stellen met

een jaarlijkse verantwoording jegens de minister dan wel een ander orgaan, dat hierop toe ziet. In een dergelijk programma kunnen dan ook opties zoals bijvoorbeeld recent door de Stichting Natuur en Milieu samengevat in haar brochure "Stiller vliegen boven Nederland" betrokken worden. Het gaat hierbij bijvoorbeeld over het verschuiven van vliegroutes, het hanteren van geluidsvriendelijke vliegprocedures en het weren van lawaaige vliegtuigen.

-Verlenging van de nachtperiode. Wij hebben kennis genomen van de resultaten van het recente slaapverstoringsonderzoek van RIVM/TNO. Uit dit onderzoek blijkt dat slaapverstoring in een veel groter gebied plaatsvindt dan aanvankelijk was verondersteld bij het formuleren van het Schipholbeleid. Een groot deel van deze slaapverstoring vindt plaats van 6.00 tot 7.00 uur.

Wij zijn dan ook van mening dat de nachtperiode verlengd zou moeten worden tot 7.00 uur. Hiermee wordt een goede bijdrage geleverd aan het voorkomen van slaapverstoring in de vroege ochtend. Daardoor kan tevens een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de vergroting van het draagvlak voor de mainportontwikkeling.

-Risiconormering. Wij houden m.b.t. dit onderwerp vast aan het eerder door ons geformuleerde beleid en dus aan de nu in de wet vastgelegde normering. Een te constateren afwijking van de norm, moet mede in relatie tot het functioneren van de luchtvaartsector als bedrijf worden gezien en mag niet op de omwonenden in de regio worden afgewenteld.

-Luchtverontreiniging. Uit onderzoek door het RIVM (gepubliceerd in 2005, gegevens uit 2002) blijkt dat tot op een afstand van ongeveer 10 km, 6% van de omwonenden ernstige geurhinder ondervindt. Op het moment dat dit onderzoek werd uitgevoerd was de Polderbaan nog niet in gebruik. Als vervolg op deze studie zal een panel jaarlijks worden gevolgd, om de invloed van veranderingen rond Schiphol vast te stellen. Nu al geeft 35% van de bevolking in de Schiphol-regio in deze studie aan bezorgd te zijn over het optreden van gezondheidsklachten door luchtverontreiniging.

Daar vooral het taxiën bij de ingebruikname van de Polderbaan aanzienlijk is toegenomen is het goed mogelijk dat de geurhinder in de regio is toegenomen. Ook is de verwachting dat het gebied waarbinnen geurhinder plaatsheeft, met het baangebruik is gewijzigd en in de richting van Haarlem is opgeschoven. Hier hebben wij in het kader van de MER Schiphol 2003 reeds op gewezen.

Aanvullend op het reeds door het RIVM in gang gezette onderzoek, stellen wij daarom voor dat onderzoek wordt verricht met de volgende vraagstelling:

- Welke stof(fen) liggen ten grondslag aan de typische geur?
- Wat is de concentratie van deze stof(fen) in de regio van Schiphol?
- Is er verandering opgetreden in de verspreiding, het aantal en de mate van geurgehinderden in de regio van Schiphol na de ingebruikname van de Polderbaan?
- Hoe kan de geurhinder worden beperkt?

-*Geluids(hinder)beleid in de regio*. Wij hebben met belangstelling kennis genomen van de eerder aan de minister aangeboden voorstellen van prof. dr. P.J. Stallen betreffende het wenselijke geluidsbeleid in de regio en het daarvoor gewenste overdragen van taken en bevoegdheden naar een nieuw op te richten publiekrechtelijke organisatie. Dit in het licht van de bestaande structuur, waarbinnen de CROS een in de Wet Luchtvaart genoemd orgaan is, maar een waaraan geen formele bevoegdheden zijn overgedragen.


Wij wensen graag een nader onderzoek naar de voors en tegens van een dergelijke organisatievorm. Hierdoor kan vorm gegeven worden aan een geluidshinderbeleid, waarvan volgens Stallen de kernpunten als volgt luiden:

-Eenvoud aan Rijkszijde door scherper onderscheid tussen wat wel en wat niet "des Rijks" is.

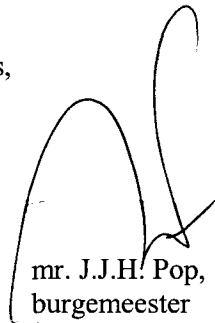
-Wettelijke ruimte voor omgeving en sector om gezamenlijk geluidshinder en geluidsbelasting te kunnen verminderen.

Uw reactie op bovenstaande punten zien wij met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders,



drs. W.J. Sleddering,
secretaris



mr. J.J.H. Pop,
burgemeester