

Bestuurlijke Regie Schiphol



PROVINCIE



Datum 15 juni 2005 Ons kenmerk BRS 2005-16

Onderwerp Verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie Schipholwet en de uitvoeringsbesluiten (MEIS)

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

M/S/SG/PSG	dienst	Noord-Holland
DBS		Bezoekadres
20 JUN 2005		Houtplein 33
Behandeling:		Haarlem
<input type="checkbox"/> eindrapport		Postadres
<input checked="" type="checkbox"/> advies		Postbus 3007
<input checked="" type="checkbox"/> ambtelijk advies		2001 DA Haarlem
<input type="checkbox"/> ter kennisgeving		
Vong nr:	Vol. nr:	Tel (023) 514 3143
Afdoeiing voor:		Fax (023) 514

Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid/Schipholteam

Behandeld door xxxxxxxxxxxxxx

Telefoon (023)

Uw kenmerk

E-mail

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Bijlage(n) div.	Region div.
Doss. nr.	
Uw kenmerk	
Datum: 23 JUNI 2005	
Ter behandeling aan:	Opbergen
LH/vlaDG	
Copy ex.	
Afdoeiing datum dat het 21/07/2005	

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

In het plan van aanpak evaluatie Schipholbeleid heeft u aangegeven dat het kabinet graag mogelijke verbeteringen van het beleid wil verkennen en waar nodig doorvoeren. U heeft daarbij aangegeven dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat benieuwd is naar de praktijkervaringen en voorstellen voor verbetering van alle belanghebbenden.

In dit kader willen de kern-bestuurders van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) (een samenwerkingsverband van de provincie Noord-Holland en de omliggende gemeenten van Schiphol) graag hun ervaringen in de regio en voorstellen ter verbetering aan u voorleggen.

Hierbij willen wij u ten eerste verzoeken aandacht te besteden aan de huidige nationale luchtkwaliteitsproblematiek aangezien deze de ontwikkelingen van de mainport en daarmee de positie van de regio in de weg kunnen staan. Zoals afgesproken in ons overleg van 13 mei met de Rijks Regiegroep Schiphol (bestaande uit de bij het Schiphol dossier betrokken DG's) willen wij in dit kader graag deelnemen aan de op te richten "Task-force" Luchtkwaliteit Mainport Schiphol/Amsterdam en omstreken.

Om te komen tot verbetervoorstellen hebben de deelnemers van de BRS-kern (zijnde de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer) overleg gevoerd met belanghebbenden waaronder de luchtvaartsector.

Wij zijn van mening dat de hub gerelateerde luchtvaart de beoogde ruimte moet krijgen om binnen de gestelde grenzen te kunnen groeien op de huidige locatie. Het behoud en versterken van de internationale concurrentiepositie van de Mainport Schiphol is dan ook voor de BRS een belangrijk uitgangspunt voor de verbetervoorstellen. Door de regio is o.a. in de vierde Noordvleugelconferentie (van 4 februari jl.) gekozen voor een zgn. metropolitane strategie waarbij de aanwezigheid van een hub luchthaven met een wereldwijd netwerk van groot belang is.

Daarnaast moet er fors worden geïnvesteerd in de leefbaarheid in de brede omgeving van Schiphol om het draagvlak voor de luchthaven te behouden en te versterken. Daarbij wordt o.a. gedacht aan compenserende maatregelen. De werking in praktijk van de combinatie van regels voor baan- en routegebruik, grenswaarden voor milieu- en veiligheid, handhavingpunten e.d. moet naar ons oordeel in een vorm gegoten worden die meer aansluit bij de beleving van burgers. Dit betekent dat in aanvulling op een handhavingssystematiek die het beschermingsniveau van de burger garandeert, er ook een meet en/of monitoringssysteem moet komen dat bewoners in de (brede) omgeving duidelijk inzicht moet geven in de daadwerkelijke (geluid)belasting. Ook in het kader van het regionale uitvoeringsprogramma voor de korte termijn, opgesteld door de BRS en Schiphol Group, hebben wij aangegeven groot belang aan bovenstaande maatregelen te hechten.

Op een aantal van de hiervoor genoemde uitgangspunten gaan wij nader in:

Samenhang verbindingennetwerk en economisch internationaal vestigingsklimaat

De eerder genoemde hubontwikkeling met een wereldwijd verbindingennetwerk is van groot belang in het vestigingsklimaat dat op dit moment rond de Zuidas wordt ontwikkeld, waarbij internationale/intercontinentale ontsluiting een belangrijke vestigingsplaatsfactor is. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld de ontwikkeling van het gebied bij de A4, waar kansen liggen voor het creëren van een logistiek systeem, dat onderscheidend is t.o.v. andere concurrerende gebieden in Europa.

Daarbij is het na de fusie van KLM en Air France van groot belang de Skyteam-alliantie te behouden voor Schiphol zodat de luchthaven niet afglijdt naar het

niveau van een subtopper met een sterk ingekrompen (Europees) netwerk.

Mede gezien het bovenstaande over het belang van de hub stelt de BRS voor om te kiezen voor een selectief gebruik ten aanzien van de groei van de luchthaven. Dit betekent dat de Skyteam alliantie en de overige globale allianties in het kader van bilaterale verdragen voorrang moeten krijgen in de operatie op Schiphol en dat minder belangrijke segmenten van het verkeer zoals low-cost en charters uitgeplaatst moeten worden richting regionale luchthavens zoals Lelystad.

Doelstellingen Schipholbeleid

Het kabinet heeft met de vaststelling van de Schipholwet een aantal concrete doelstellingen geformuleerd, waaraan de verdere luchthavenontwikkeling moet voldoen. De kern van het Schipholbeleid is dat de overheid grenzen stelt aan de negatieve effecten van het vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven. Binnen deze grenzen kan de luchtvaart groeien. De wet beoogde een evenwicht te brengen tussen de negatieve effecten (milieuoverlast) en de positieve effecten van de luchthaven (versterking mainporteconomie).

Wij constateren dat de verbetering op het gebied van geluidsoverlast die aan de bewoners van met name Amsterdam en Amstelveen in de aanloop van de wet is voorgehouden ook daadwerkelijk is gerealiseerd. Voor andere woongebieden, zoals Zwanenburg en Aalsmeer (waar deze belofte niet is gedaan) is dat niet het geval. Er heeft zich een duidelijke verschuiving van overlast in dichtbevolkt stedelijk gebied naar een overlast in minder dicht bevolkt gebied voorgedaan zoals de wet ook beoogde. Dit blijkt ook uit gegevens van CROS over de geografische herkomst van (toe- en afname van) klachten.

Wij zien dat als een direct gevolg van de politieke keuze die destijds is gemaakt door de Tweede Kamer.

Wij constateren dat de wijze waarop de dubbeldoelstelling is uitgewerkt binnen de huidige wet in praktijk onder druk is komen te staan. De wet is bedoeld om de bevolking te beschermen en de creativiteit van de sector uit te dagen om door middel van het optimaliseren van procedures, vlootvernieuwing etc. te komen tot een gestage groei van de hub.

Maar de werking van het stelsel sluit niet aan bij de beleving van veel bewoners en bij het gewenste groeiperspectief van de luchtvaartsector.

Aanpassing luchthavenbesluiten?

De werking van het huidige handhavingssstelsel, gecombineerd met de regels voor baan- en routegebruik, lijkt op dit moment onvoldoende mogelijkheden te bieden voor de groei die nodig is om deze hubkwaliteit ook op de langere termijn te kunnen waarborgen. Noodzakelijk voor deze kwaliteit is capaciteit en punctualiteit voor met name de Skyteam alliantie en de andere hub gerelateerde allianties. Op dit moment geeft de sector aan dat de capaciteit van de luchthaven bij ca. 450.000 vliegtuigbewegingen per jaar zal vastlopen.

De BRS is er echter nog niet van overtuigd dat alles is gedaan *binnen de kaders* van de wet om tot een vergroting van deze capaciteit te komen. Daarom willen wij u verzoeken om samen met de sector en regio een aantal maatregelen te onderzoeken die de bestaande capaciteit kan vergroten.

Pas als de mogelijkheden binnen de wet zijn benut zijn wijzigingsvoorstellen die een aanpassing vragen van het stelsel of het handhavingssysteem aan de orde. Overigens zijn wij er voorstander van dat wijzigingen van het stelsel die een wijziging van de wet vragen, tijdens een proefperiode uit te proberen om te bezien of de maatregel nuttig is en het beoogde doel wordt bereikt. Indien de maatregel positief wordt ervaren kan deze definitief worden ingevoerd.

De BRS is van oordeel dat, hoe de operatie op Schiphol wordt ingericht of geoptimaliseerd, voor Schiphol uiteindelijk een grens wordt bereikt of te wel op zeker moment komt er een eind aan de groei. Het is evident dat op het moment dat onderbouwd is dat de capaciteit van de luchthaven niet het groeiperspectief kan bereiken zoals beoogd de sector voorstellen zal doen om het handhavingssstelsel (regels routegebruik in combinatie met handhavingpunten) aan te passen. Naar ons oordeel zullen op dat moment een aantal principiële keuzes moeten worden gemaakt over de werking van de dubbeldoelstelling en van het stelsel dat daartoe de randvoorwaarden moet bieden.

Voorkomen moet worden dat daarbij een verlies van vertrouwen in de overheid en afname voor het draagvlak voor de luchthaven ontstaat door bijvoorbeeld een (gedeeltelijk) terugdraaien van de huidige situatie, zoals een intensivering van het gebruik van de Buitenveldertbaan.

Deze principiële keuzes zijn naar ons oordeel op dit moment dan ook nog niet aan de orde. De BRS spreekt zich uit daarover een open dialoog te willen voeren met zowel de sector als het rijk. De eventuele voorstellen voor aanpassing van het stelsel c.q. handhavingssysteem die door de sector aan ons worden

voorgelegd zullen wij beoordelen op de effecten voor de luchthavenomgeving en voor de mainportontwikkeling. Het uitgangspunt daarbij blijft dat het huidige beschermingsniveau conform de Schipholwet ware te handhaven.

Een onderbouwing van de verbetervoorstellen is- zoals u heeft gevraagd- per voorstel uitgewerkt in de bij deze brief bijgevoegde bijlage.

Het vorenstaande brengt ons samengevat tot het doen van verbetervoorstellen met betrekking tot:

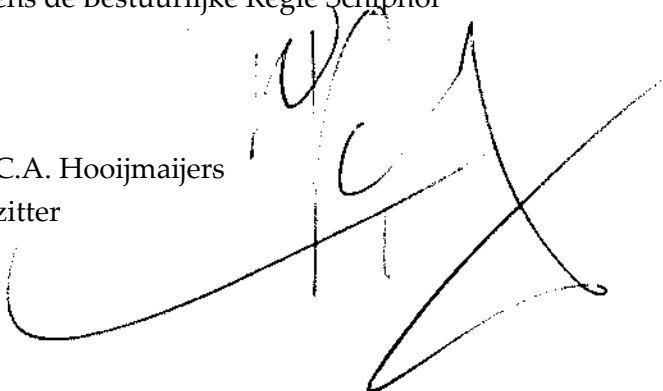
1. *Optimalisatie luchthaven;*
2. *Menukaart kwaliteit luchthavenomgeving/leefbaarheid;*
3. *Handhavingssystematiek;*
4. *Ruimtelijke ordening.*

De colleges van Noord-Holland, Amsterdam en Haarlemmermeer hebben ingestemd met de boven genoemde verbetervoorstellen. De colleges dienen deze voorstellen in onder voorbehoud van eventuele goedkeuring door raden en staten.

Tenslotte heeft u de provincie Noord-Holland gevraagd ervaringen in te brengen met betrekking tot de uitwerking van het ruimtelijk-ordeningsbeleid en dat aan te leveren van meting van de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol. Deze gegevens zijn als bijlage 2. bij deze brief gevoegd.

Namens de Bestuurlijke Regie Schiphol

A.M.C.A. Hooijmaijers
Voorzitter



Bijlage brief BRS 2005-

16

Onderbouwing van de verbetervoorstellen:

1. Optimalisatie luchthaven:

Het motief voor het voorstel:

Uitgangspunt is optimalisatie bij het gebruik van het huidige banenstelsel waardoor de capaciteit van de luchthaven kan worden vergroot.

Een onderbouwing van het voorstel:

Door de sector wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van optimalisatie. De regio ondersteunt deze initiatieven en ideeën. Deze maatregelen bieden de mogelijkheid van groei van de luchthaven binnen de bestaande wet en regelgeving.

Verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder:

Gevolgen zijn per maatregel verschillend en worden nog verder uitgewerkt.

Informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden:

De sector heeft reeds initiatief genomen tot de diverse onderzoeken. De BRS is hierbij betrokken en steunt de sector bij de initiatieven.

In kort worden de diverse maatregelen hieronder beschreven.

a. Concentreren van de uit- en aanvliegeroutes.

De BRS wil inzetten op verdere optimalisatie van het gebruik van de luchthaven, dat recht doet aan het beperken van hinder en aan het waarborgen van de capaciteit van de luchthaven. Hierbij wordt gedacht aan het maximaal concentreren van vliegtuigbewegingen.

Gelet op de ruimtelijke uitwerking van de (nieuwe) geluidscontouren bij bundeling vindt concentratie van de overlast plaats hetgeen leidt tot beperking in de wijde omgeving. Dit biedt de regio meer mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen in het kader van het streekplan Noord-Holland zuid. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat compensatie voor gehinderden plaats vindt via het leefbaarheidsfonds (zie 2.).

Door de luchtvaartsector wordt onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden tot concentratie. In vervolg hierop moet worden gezien welke wijziging van de bij de wet behorende besluiten nodig is.

b. Uitplaatsen van vluchten naar regionale vliegvelden (selectiviteit)

Ook na optimalisatie van het huidige banenstelsel loopt de luchthaven uiteindelijk tegen een grens. Mede gezien het belang van de hub wil de BRS de mogelijkheden van een selectief beleid t.a.v. de groei van de luchthaven onderzocht zien.

Dit betekent dat de Skyteam alliantie en de andere globale allianties voorrang moeten krijgen in de operatie op Schiphol en dat minder belangrijke segmenten van het verkeer zoals low-cost en charters uitgeplaatst moeten worden richting regionale velden zoals b.v. Lelystad.

Door het uitplaatsen van deze segmenten kan capaciteit worden gecreëerd waardoor de home-carrier de mogelijkheid heeft om te groeien op Schiphol. Dit vindt de BRS van belang omdat het risico bestaat dat als groei niet mogelijk is de transfer naar elders verplaatst wordt waardoor de intercontinentale verbindingen vervallen en de positie van de luchthaven verzwakt.

De sector is gestart met het opstellen van een businesscase voor de uitplaatsing en start de procedures MER en wet luchtvaart (LIB en LVB) i.v.m. de mogelijke uitbreiding van vliegveld Lelystad.

c. Uitsfaseren oudere typen vliegtuigen

Doel van deze maatregel is een schone en stille vloot door meer schone en stillere vliegtuigen. Hierdoor wordt milieucapaciteit gecreëerd, is er minder hinder en wordt het ruimtegebruik efficiënter.

d. Niet HUB-verkeer uit de piek

Door de niet hub-vluchten uit de piek te halen ontstaat capaciteit voor de Skyteam alliantie en de andere globale allianties. Hiermee kan capaciteit worden gecreëerd waardoor de home-carrier de mogelijkheid heeft om te groeien op Schiphol.

e. Operationele en procedurele maatregelen

Hieronder vallen maatregelen zoals aanleg van een noordelijke taxibaan en aanpassingen van rijbanen/exits. Daarnaast worden nog operationele maatregelen mogelijkheden bekeken zoals verhoging dwarswind criterium, aanpassen vluchtschema hub etc.

f. Implementatie slotallocatie

Een nieuw slotallocatiemodel kan Schiphol in staat stellen om o.a. de schaarste

primair in te zetten voor het netwerk, te alloceren op piekcapaciteit en top nacht- en jaarcapaciteit. Daarnaast kan prioriteit worden gegeven op basis van milieupreformance. Dit dient in EU verband te worden geregeld.

g. Baangebruik (2+2 baangebruik)

Inzet is het gebruik maken van 2 keer 2 banen in plaats van 2 en 1 baan zoals het huidige stelsel kent. Hierdoor kan o.a. de piekcapaciteit worden verhoogd.

h. Separatietijden

Bezien moet worden of door wijziging van de separatietijden de capaciteit kan worden verhoogd.

i. CDA

Mogelijkheden voor o.a. CDA (continuous descent approach) bij landingen dient nader te worden onderzocht.

2. Menukaart kwaliteit luchthavenomgeving/leefbaarheid

a. Instelling van een leefbaarheidsfonds/omgevingsfonds

Het motief en onderbouwing voor het voorstel:

Uit onderzoek (2001) door de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland is gebleken dat de leefbaarheid in de woonomgeving in grote mate wordt bepaald door de kwaliteit van de woning en de voorzieningen in de directe omgeving van de woningen.

De BRS vindt het noodzakelijk dat er een (regionaal) fonds komt om investeringen in de dagelijkse leefomgeving van omwonenden mogelijk te maken. Het fonds moet worden gevoed door Rijk, de luchtvaartsector, regionale en lokale overheden. Daarbij moet worden bezien welke nieuwe middelen (b.v. vanuit Rijk gezien het belang van de mainport voor de Nederlandse economie; vanuit de sector door een toeslag per passagier en een bijdrage vanuit de regionale overheden) en welke bestaande middelen (ISV, Schipholfonds en budget voor huidige isolatieproject) hiervoor kunnen worden ingezet.

De BRS is van mening dat investeringen in de woonomgeving van de omwonenden er toe kan leiden dat geluid van vliegtuigen minder als overlast wordt ervaren. Daarnaast kan via het fonds compensatie van ervaren overlast worden gegeven.

Met deze maatregelen wil de BRS inzetten op vergroting van het woongenot en het draagvlak voor de luchthaven.

Verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder:

Positieve ontwikkeling van geluidsbelaste gebieden door verbetering leefomgeving.

Het Rijk heeft zich in haar Nota's (Ruimte en Mobiliteit) uitgesproken voor de groei van de luchthaven op de huidige locatie. Via het in te stellen fonds (en de financiering hiervan) laat men zien bereid te zijn te investeren in de gevolgen van het gekozen beleid.

Informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden:

De BRS neemt het initiatief tot het uitvoeren van een verkenning naar de haalbaarheid, effectiviteit en mogelijke financieringsstromen (nieuw en bestaand). Daarbij zal een inschatting worden gegeven van de omvang van het fonds.

Op basis van de resultaten van de verkenning zullen Rijk, sector en BRS-partijen een besluit moeten nemen over het vrijmaken van middelen voor het fonds. De BRS zal bij het uitvoeren van deze verkenning zowel Rijk als de sector betrekken.

b. Nieuwe regeling isolatie van woningen

Het motief en onderbouwing voor het voorstel:

Het huidige isolatiebeleid heeft een "one size fits all"-karakter. De kosten van de isolatie zijn exorbitant hoog terwijl het navenant niet leidt tot tevredenheid bij bewoners.

Er zal meer differentiatie moeten worden aangebracht, zowel in keuze van isolatiepakketten, als in de uitvoering (een grotere betrokkenheid/rol van de lokale overheden en bewoners is gewenst). Daarbij is het een optie om over te gaan tot een soort "persoonsgebonden budget" voor isolatiemaatregelen dat gekoppeld is aan locatie en (natuurlijke) personen. Hoofddoel is keuze vrijheid voor bewoners bij de uit te voeren maatregelen.

De "lessons learned" van het isolatieproject tot nu zal bij het opzetten van een nieuwe regeling worden betrokken.

De BRS verzoekt het Rijk om aanpassing van beleid en regelgeving en om overheveling van budget en bevoegdheden naar de Regio.

Verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder:

Meer flexibiliteit voor omwonenden; inspelen op de behoefte die bestaat bij betrokkenen.

Informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden:

Voor de uitvoering hiervan moet door BRS, Rijk en sector een nieuwe regeling worden opgezet. Dit kan in kader van de evaluatie meteen worden gestart.

c. Beperking Grondgeluid

Het motief en onderbouwing voor het voorstel:

Grondgeluid, als gevolg van taxiënd, startend en landend verkeer, is bij de opstelling van de luchthavenbesluiten als verwaarloosbaar beschouwd. De vastgestelde en ervaren overlast als gevolg van deze problematiek (geluid en trillingen) vraagt om een effectieve oplossing. Gezien de ervaren overlast is er urgentie om hierin te investeren.

Een onderbouwing van het voorstel:

De BRS vraagt het Rijk om erkenning van de problematiek van het grondgeluid en verzoekt om de problematiek van grondgeluid expliciet te betrekken in deze evaluatie van het Schipholbeleid.

Verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder:

De BRS wil (samen met de CROS) komen tot een spoedige uitvoering van een oplossing om de ervaren overlast terug te dringen. Indien geen oplossing voor handen komt zet de BRS zich in voor compenserende maatregelen. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van het leefbaarheidsfonds.

Informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden:

Op dit moment loopt een onderzoek naar grondlawaai. De resultaten worden in december verwacht. In vervolg hierop moeten begin 2006 worden gezien welke maatregelen mogelijk zijn en wat de kosten zijn en wie die dragen.

d. Verhuisfaciliteit en Verruiming compensatie bewoners/bedrijven

Het motief en onderbouwing voor het voorstel:

Voor bewoners die binnen de relevante geluidcontouren voor isolatie of binnen de sloopzone wonen geldt beleid voor respectievelijk isolatie of opkoop.

Bewoners die net buiten deze contouren gehuisvest zijn vallen "tussen het wal en het schip".

Uitgangspunt bij deze maatregel is om – op basis van nader vast te stellen criteria- bewoners en bedrijven te faciliteren bij het vinden en kopen van vervangende woon- of bedrijfsruimte en de woningen aan te kopen. De huidige

compensatie/schaderegeling dient hiervoor te worden aangepast.

De BRS wil omwonenden (in de directe nabijheid van het operationeel luchthavengebied) een keuze aanbieden waardoor ze meer grip op de situatie krijgen en het gevoel van onmacht vermindert. Dit laatste is namelijk een goede voedingsbodem voor het ervaren van hinder.

Het gaat hierbij om het door de regio bieden van een mogelijkheid om iets aan de blootstelling aan (subjectieve) geluidbelasting te kunnen doen.

Verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder:

Terugdringen ervaren overlast en hinder. Creëren van ruimte voor de luchthaven.

Informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden:

BRS pleit er voor op korte termijn met een verkenning naar de mogelijkheden van verhuisfaciliteit en verruiming van compensatieregeling te komen. En deze verkenning in nauw overleg met rijk en sector uit te voeren.

3. Handhaving

a. Helder en transparant handhavingssysteem

b. meetsysteem

c. Beschermingsniveau

De Wet luchtvaart beoogde met een eenduidig en transparant handhavingssysteem te komen. Hoewel het basisprincipe van het systeem eenvoudig is namelijk een ring van handhavingpunten rond de luchthaven die het hele gebied beschermt blijkt dit systeem in de praktijk moeilijk uitlegbaar en zeker niet transparant. Vanuit de wijde omgeving is behoefte aan een begrijpelijk systeem. De hiervoor beschreven systematiek moet in een vorm gegoten worden die meer aansluit bij de beleving van de burger en hoe ingewikkeld ook: het meten van geluid zal hierin een prominente rol moeten krijgen.

De BRS twijfelt aan het nut van het uitbreiden van het aantal handhavingpunten Vanuit de sector wordt onderzoek gedaan naar een ander

handhavingssystematiek. Wij steunen de onderzoeken vanuit de sector maar zullen daarover pas een oordeel vellen als de gevolgen daarvan bekend zijn.

Vooralsnog blijft het huidige beschermingsniveau voor de regio uitgangspunt bij de handhavingssystematiek.

Overigens moet volledig helder worden gemaakt dat handhaving niet betekent dat er geen overlast of geluid zal zijn!

4. Ruimtelijke ordening

a. Buiten beperkingengebied

De BRS heeft de 20 Ke-contour aanvaard maar wenst geen verdere restricties buiten het huidige beperkingengebied ten aanzien van kantoor en bedrijfsvestiging om ruimtelijk-economische ontwikkelingen mogelijk te maken.

b. Woningbouw binnen beperkingengebied

Woningbouw binnen het bestaand stedelijk gebied c.q. kleine kernen levert een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de lokale leefomgeving. De BRS vindt het mogelijk maken van woningbouw binnen het beperkingengebied van belang voor het op peil houden van de fysieke leefomgeving.

Het beperkingenbeleid leidt tot een aantal ruimtelijke problemen waarvan de exacte omvang op langere termijn niet exact is in te schatten. Sommige problemen zijn nu reeds zichtbaar. De vraag die zich daarbij voordoet is hoe verdere achteruitgang in kernen te voorkomen is als herontwikkeling met passende functies, inclusief woningbouw niet mogelijk is.

De BRS verzoekt het Luchthavenindelingbesluit zodanig aan te passen dat de provincie Noord-Holland de bevoegdheid krijgt te beslissen omtrent toelating van woningbouw (verklaring van geen bezwaar). Dit geldt voor woningbouw binnen bestaand stedelijk gebied (incl. kleine kernen)

Uit oogpunt van verbetering leefomgeving is de discussie over de ruimtelijke doorwerking binnen het beperkingengebied van belang.

De BRS brengt de lange termijn ruimtelijke gevolgen van het beperkingenbeleid rond Schiphol in beeld. Dit om vervolgens adequaat in te spelen op maatregelen en middelen die nodig zijn om de fysieke leefomgeving van kernen leefbaar te houden.

c. Gebiedsuitwerking/positie Hoofddorp-West

Bij brief van 22 november 2004 heeft de Minister van VROM aan het College van GS-NH opdracht gegeven voor "het opstellen van een gebiedsuitwerking voor Haarlemmermeer en omgeving op grond van de Nota Ruimte."

In deze opdracht is aangegeven dat o.a. de evaluatie van de Schiphol-besluiten geen onderdeel zullen uitmaken van deze uitwerking.

Inmiddels is echter, via motie, alsnog in de Nota Ruimte opgenomen dat uiterlijk op 1 december 2006, mede op basis van de evaluatie Schipholwet, besloten zal worden tot het (al dan niet) mogelijk maken van bebouwing van de locatie Hoofddorp-West.

De BRS wijst er op dat van deze locatie regionaal is afgewogen in de tweede Noordvleugelconferentie en is opgenomen in het vigerende streekplan Noord-

Holland-Zuid.

In het momenteel lopende proces van de gebiedsuitwerking blijkt de mogelijkheid van realisering van deze locatie strategisch-ruimtelijk van groot belang om aan de opdracht van de Minister van VROM te kunnen voldoen. De BRS verzoekt de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat derhalve bij de weging van de ingediende verbetervoorstellen en in haar afweging richting de Tweede Kamer positief te staan ten aanzien van het scheppen van mogelijkheden voor realisering van deze locatie.

De BRS verzoekt (aansluitend) hieraan ook te bezien welke mogelijkheden er alsnog zijn te komen tot realisering van woningbouw in het (buiten de huidige vrijwaringszone gelegen deel) van het gebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

De BRS is zich er overigens van bewust dat bebouwing van zowel het 'tussengebied' als van Hoofddorp-West nauw verband houdt met aanpassing van de westelijke vertekroute van de Kaagbaan, en daarmee wellicht consequenties heeft voor de totaal beschikbare baancapaciteit.

Zij verzoekt evenwel toch alles in het werk te stellen om (ten minste) Hoofddorp-west zodanig in de verbetervoorstellen te betrekken dat per 1 december 2006 dit gebied vrijkomt voor woonbebouwing.

d. Aanvullende ruimtelijke maatregelen ter beheersing van het groepsrisico van Schiphol

Bij brief van 23 november 2001 heeft de Minister van VROM de tweede kamer mededeling gedaan van de door hem met de BRS overeengekomen aanvullende ruimtelijke maatregelen ter beheersing van het groepsrisico rond Schiphol. Het, door het (toenmalige) kabinet onderschreven voorstel honoreert de toen bestaande en in ontwikkeling zijnde ruimtelijke plannen voor bedrijven en kantoren rond de luchthaven.

De BRS gaat er vanuit dat de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bij de ontwikkeling van verbetervoorstellen dit beleid als uitgangspunt neemt en ook als zodanig naar de Tweede Kamer vastlegt.

e. Regionale beleidsvrijheid

Conform de sturingsfilosofie van de Nota ruimte is het Ruimtelijk Ordening beleid niet alleen verschoven van "ordering" naar "ontwikkeling" maar ook van (gedetailleerde) Haagse sturing naar sturing op hoofdlijnen en regionale beleidsvrijheid.

De BRS verzoekt de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat vanuit die optiek bij de verbetervoorstellen, zeker waar deze de ruimtelijke ontwikkeling (c.q. het luchthavenindelingbesluit) raken de implementatie hiervan naar streek-/structuur- of bestemmingsplan over te laten aan de regio (provincie en/of gemeenten).

f. Luchthavenindelingsbesluit

Door de provincie is de toepassing van het Luchthavenindelingbesluit als onnodig knellend ervaren voor uitbreiding van bestaande woningen in het beperkingengebied. Op basis van de Nota van Toelichting eist het bevoegd gezag namelijk ook voor *uitbreiding* van woningen een verklaring van geen bezwaar. In het Luchthavenindelingbesluit is geregeld dat voor een woning een verklaring van geen bezwaar nodig is (art 2.2.1 vierde en zevende lid). Blijkens de toelichting is vervanging ('een gebouw met dezelfde bestemming op dezelfde plaats') toegestaan, maar uitbreiding niet. Die 'past niet meer binnen de toegestane afwijking' (Nota van Toelichting bij artikel 2.2.1). Geconstateerd is dat de Nota van Toelichting eigenlijk op twee gedachten hinkt: vervanging mag wel, uitbreiden niet. De vraag rijst of de Nota van Toelichting en de toepassing er van niet in strijd is met het Luchthavenindelingbesluit.

Gelet op het doel van deze regeling (voorkomen van toename van het aantal geluidgehinderden) is het bovendien niet nodig voor uitbreiding van een bestaande woning een verklaring van geen bezwaar te eisen.

De BRS verzoekt u daarom te bevorderen dat de toepassing van artikel 2.2.1 vierde en zevende lid van het Luchthavenindelingbesluit geschiedt in overeenstemming met dat besluit.

Bijlage 2 brief BRS

2005-16

Ervaringen provincie Noord-Holland met het Schipholbeleid

In het plan van aanpak van de evaluatie Schipholbeleid is aangegeven dat er voor de provincie Noord-Holland een speciale rol is weggelegd. De provincie kan ervaring inbrengen met betrekking tot de uitwerking van het ruimtelijke-orderingsbeleid en data aanleveren van meting van de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol.

Ruimtelijke-orderingsbeleid:

Op basis van de ervaringen van de provincie is een aantal verbetervoorstellen opgesteld. Deze staan vermeld in de bijlage bij de brief met de onderbouwing van de verbetervoorstellen –hoofdstuk 4.

Metingen van de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol

De rapportage Luchtkwaliteit Noord-Holland 2003 is per brief van 13 juli 2004 toegezonden aan de staatsecretaris van VROM de heer P. van Geel. Een afschrift van deze brief is bijgevoegd.

Over 2004 is nog geen rapportage beschikbaar, alleen de afzonderlijke meetresultaten. Indien de rapportage van 2004 gereed is wordt deze alsnog toegezonden.