



gemeente
Haarlemmermeer

**Dienst Ruimte, Wonen
en Economie**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. Projectbureau evaluatie Schipholbeleid
Postbus 90771
2509 LT 's Gravenhage

Postbus 147
2130 AC Hoofddorp

Bezoekadres:
Burg. van der Willigenlaan 4
Hoofddorp
Telefoon 023-567 65 43
Telefax 023-562 21 88

Bureau **Strategische Beleidsvorming**
Contactpersoon **XXXXXXX**
Doorkiesnummer **XXXXXXXXX**
Uw brief
Ons kenmerk **05.0132923\sbv**
Bijlage(n) **Rapportage Evaluatie**
Schipholbeleid:verbetervoorstellen gemeente
Haarlemmermeer
Onderwerp **verbetervoorstellen Gemeente Haarlemmermeer in het**
kader van de Evaluatie Schipholbeleid

Verzenddatum

28 juni 2005

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

In het plan van aanpak Evaluatie Schipholbeleid heeft u belanghebbenden uitgenodigd de praktijkervaringen en voorstellen voor verbeteringen van het huidige Schipholbeleid kenbaar te maken. De gemeente Haarlemmermeer vindt het positief dat het kabinet de mogelijke verbeteringen van het beleid wil verkennen en waar nodig doorvoeren. Wij willen dan ook graag onze ervaringen met het huidige Schipholbeleid en onze voorstellen voor verbetering aan u voorleggen. Wij onderstrepen daarbij de urgentie om in de Evaluatie Schipholbeleid een noodzakelijke omslag te maken van beleid naar uitvoering van concrete maatregelen.

In onze filosofie moet de mainportontwikkeling hand in hand gaan met het investeren en compenseren in de omgeving met als doel de leefbaarheid te verbeteren. Er is een noodzaak om het vertrouwen van onze bewoners te herstellen. Het draagvlak voor groei van de luchthaven is niet vanzelfsprekend, zeker wanneer de investeringen in een verdergaande groei van de luchthaven niet zichtbaar zijn in de luchthavenomgeving. Ons college vindt dat (de werking van) het stelsel van milieunormen niet aansluit bij de hinderbeleving. Dit is naar ons oordeel één van de belangrijke knelpunten van de uitwerking van het huidige Schipholbeleid in praktijk.

De gemeente Haarlemmermeer staat voor haar bewoners en bedrijven. Ook Schiphol is daarmee een belangrijke klant. De groei ambities van Schiphol en de toegevoegde waarde daarvan voor de economie van de randstad en Nederland in relatie tot de hinder dat het vliegverkeer veroorzaakt voor onze inwoners, stelt de gemeente Haarlemmermeer voor een dilemma. Het dilemma van de dubbeldoelstelling: enerzijds het beschermingsniveau voor de

omwonende garanderen en anderzijds de groei van Schiphol als mainport veiligstellen. De met de Schipholwet geïntroduceerde systematiek heeft in de praktijk niet geleid tot een oplossing voor dit dilemma. Sterker nog het heeft veroorzaakt dat op dit moment het draagvlak van Schiphol als mainport onder druk staat. De praktijk leert ons dat de klachten zijn toegenomen en het vertrouwen in een adequaat en transparant beleid voor de omwonende is afgenomen. Ook constateren wij dat de gebruikers (Sky-team alliantie) van Schiphol en andere partijen binnen de sector niet voldoende groeipotentie voorzien op Schiphol.

De gemeente Haarlemmermeer kan dit probleem niet alleen oplossen. Het rijk zal samen met de sector tot oplossingen moeten komen. Uiteraard is daarbij onze betrokkenheid zeer gewenst. De oplossing van het eerdergenoemde dilemma kan niet geadresseerd worden aan een individuele partij. Er ligt wat ons betreft een gemeenschappelijke opgave.

In onze verbetervoorstellen richten wij ons met name op de omgevingskant van het Schipholbeleid. Wat betreft de mainportkant is voor ons uitgangspunt dat het gebruik van het huidige stelsel geoptimaliseerd moet worden. Wij zijn van oordeel dat optimalisatiemaatregelen om binnen de huidige kaders van de luchthavenbesluiten tot een vergroting van de capaciteit te komen maximaal benut moet worden. Daarnaast zien wij ook voor de langere termijn mogelijkheden tot verdere concentratie van aan- en uitvliegroutes. I Wij zijn van oordeel dat elke verbetering in of aanpassing van het huidige stelsel beoordeeld zal moeten worden op de effecten voor de omgeving. Uitgangspunt daarbij is dat de bescherming van onze inwoners per saldo moet verbeteren. Daar waar sprake is van een zwaarbelast gebied zal geïnvesteerd en gecompenseerd moeten worden in de kwaliteit van de directe leefomgeving. Ook dat is een voor ons een belangrijke randvoorwaarde voor een effectief en verantwoord Schipholbeleid.

De gemeente Haarlemmermeer roept het rijk en de sector op om op korte termijn helderheid te verschaffen in de toekomst van Schiphol als mainport zodat samen gewerkt kan worden aan het verbeteren van de leefomgeving en versterken van Schiphol als mainport. Ook in het kader van het regionaal uitvoeringsprogramma voor de korte termijn, opgesteld door de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en Schiphol Group, wordt benadrukt dat er fors geïnvesteerd moet worden in de leefbaarheid om het draagvlak voor de luchthaven te versterken.

Ter voorbereiding op de bestuurlijke besluitvorming hebben wij een tweetal consultatiebijeenkomsten met bewoners georganiseerd. Deze bijeenkomsten hebben geresulteerd in een palet aan praktijkervaringen, belevingen en ideeën. De verslagen van deze consultaties treft u hierbij eveneens aan. In een samenvattende rapportage worden de resultaten van de bijeenkomsten beschreven voor een aantal hoofdonderwerpen. Daarbij zijn door bewoners verbetervoorstellen genoemd. Wij verzoeken u nadrukkelijk deze verbetervoorstellen van onze bewoners te betrekken in het evaluatietraject.

Ook hebben wij in regionaal verband in het kader van de Bestuurlijke Regie Schiphol over het huidige stelsel en mogelijke verbetervoorstellen discussie gevoerd. Dit heeft geresulteerd in de gezamenlijke brief van de Bestuurlijke Regie Schiphol, d.d. 16 juni jl. Deze brief heeft u separaat ontvangen.

Onze verbetervoorstellen zijn gericht op:

- a. leefbaarheid:investeren en compenseren
- b. continuering gezondheidsmonitoring
- c. grondgeluidproblematiek
- d. waarborgen groei luchthaven: focus op operationele maatregelen en selectiviteit
- e. transparantie en uitlegbaarheid

Samengevat zetten wij in op twee sporen, te weten:

1. *Verdere optimalisering van het huidige stelsel van bescherming van burgers*, waaronder het meten van vliegtuiggeluid, de menukaart met compenserende maatregelen, oplossing grondgeluid en invoering van een leefbaarheidfonds.
2. *Ondersteunen van een optimalisering van het huidige stelsel door de sector*, waarbij de grenswaarden uit de wet moeten blijven bestaan, geluid moet worden gemeten in aanvulling op de berekeningen en gehinderde bewoners ruimhartig worden gecompenseerd.

Wij willen tot slot benadrukken dat een effectief Schipholbeleid een gezamenlijke agenda vereist van alle bij de ontwikkeling van de luchthaven betrokken partijen. Een luchthaven in een sterk bevolkt gebied vergt naast voldoende groeiperspectief ook voldoende draagvlak. Er is een gemeenschappelijk belang om invulling te geven aan een Schipholbeleid dat inzet op beide elementen. Wij verzoeken u dan ook de urgentie te onderschrijven van een structurele gezamenlijke communicatie- en draagvlakstrategie.

Wij verzoeken u de verbetervoorstellen, zoals nader onderbouwd in bijgevoegde rapportage, te betrekken in het verdere evaluatietraject en nodigen u uit om met ons en de sector tot concrete uitvoering over te gaan.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,

dr. G.P.F. van den Boorn

de burgemeester,

mr. A.Ph. Hertog.

Lb.

**Evaluatie Schipholbeleid:
Verbetervoorstellen
Gemeente Haarlemmermeer**



Juni 2005

Inhoud

Inleiding

1. De verbetervoorstellen samengevat
2. Ervaringen met het Schipholbeleid
 - 2.1. Consultatie bewoners: palet aan ervaringen
 - 2.2. Kern Schipholbeleid vanuit Haarlemmermeers perspectief
3. Verbetervoorstellen

Bijlagen:

- I. Verbetervoorstellen (vertegenwoordigers van) bewoners Haarlemmermeer: samenvattende rapportage resultaten consultatiebijeenkomsten Haarlemmermeer
- II. Verslag consultatiebijeenkomst Haarlemmermeer 4 april 2005
- III. Verslag consultatiebijeenkomst Haarlemmermeer 11 april 2005

Inleiding

Met de ingebruikname van de Polderbaan in 2003 is een nieuwe Luchtvaartwet in werking getreden, inclusief de bijbehorende besluiten. In 2003 is ook vastgesteld dat de nieuwe wetgeving na 3 jaar (in 2006) geëvalueerd moet worden. Een onderdeel van deze evaluatie, waarover het ministerie van Verkeer en Waterstaat de regie voert, is de mogelijkheid voor betrokkenen om praktijkervaringen uit te wisselen en verbetervoorstellen in te dienen. De Gemeente Haarlemmermeer heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt en heeft middels twee Consultatiebijeenkomsten de bewoners van de gemeente hierbij betrokken.

Voor u ligt het rapport *Evaluatie Schipholbeleid: verbetervoorstellen gemeente Haarlemmermeer*, waarin de gemeente haar verbetervoorstellen presenteert.

In het eerste hoofdstuk zijn de verbetervoorstellen kort samengevat. In het tweede hoofdstuk worden de ervaringen van bewoners en de speerpunten van de gemeente weergegeven. In het derde hoofdstuk komt een verdere uitwerking van de verbetervoorstellen aan de orde. In de bijlagen vindt u de verbetervoorstellen van bewoners en de verslagen van de Consultatiebijeenkomsten.

1. De verbetervoorstellen samengevat

Instelling van een leefbaarheidsfonds

De Gemeente Haarlemmermeer vindt het noodzakelijk dat er een fonds komt om investeringen in de woonomgeving: geluidwerende voorzieningen, groen, recreatievoorzieningen, culturele voorzieningen e.d., mogelijk te maken. Het fonds moet worden gevoed door het Rijk, de luchtvaartsector, de regionale en lokale overheden.

Isolatie van woningen

De Gemeente Haarlemmermeer zet zich in om bewoners meer flexibiliteit te bieden bij de isolatie van hun woning. De gemeente verzoekt het Rijk meer keuzevrijheid in het isolatie/compensatiebeleid aan te bieden aan bewoners

Verhuisfaciliteit c.q. aankoopregeling

De Gemeente Haarlemmermeer zet zich in voor een verruiming van het beleidskader om bewoners te faciliteren bij het aanbieden van vervangende woonruimte en de woning aan te kopen. De huidige compensatie/schaderegeling dient hiervoor te worden aangepast.

Woningbouw binnen het beperkingengebied

De gemeente wil met het mogelijk maken van kleinschalige woningbouw het belang onderstrepen van het op peil houden van de fysieke leefomgeving. De gemeente stelt bij het Rijk voor het luchthavenindelingbesluit aan te passen zodanig dat de provincie Noord-Holland de bevoegdheid krijgt te beslissen over de toelating van woningbouw (verklaring van geen bezwaar). Dit wordt ook ondersteund vanuit de Bestuurlijke Regie Schiphol. Daarnaast dringen wij er bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat op aan bij de uiteindelijke afweging over de verbetervoorstellen de realisatie van Hoofddorp-west mogelijk te maken.

□ Structurele gezondheidsmonitoring

Wij pleiten bij het Rijk voor een transparante informatievoorziening over de effecten van de luchtvaart voor de gezondheid en voor een continuering van de gezondheidsmonitoring in de directe omgeving van de luchthaven. Wij pleiten daarbij voor een jaarlijkse rapportage over de resultaten van deze monitoring.

Wij zijn van oordeel dat de recente onderzoeken in dit kader, waaronder onderzoeken in relatie tot leerprestaties van kinderen in geluidbelaste gebieden, betrokken moeten worden bij de evaluatie. Uit oogpunt van relevante informatievoorziening achten wij het van belang dat in het kader van de gezondheidsmonitoring tevens onderzoek plaatsvindt c.q. betrokken wordt naar de gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging(fijn stof) in de directe omgeving van Schiphol.

□ Erkenning en oplossing Grondgeluidproblematiek

De gemeente vraagt aan het Rijk de problematiek van het grondgeluid te erkennen en te betrekken in de evaluatie.

Relaterend aan de erkenning en het betrekken van de problematiek in de evaluatie pleiten wij voor het opnemen van een geluidcontour voor grondgeluid. In het kader van de verbetervoorstellen pleit de gemeente er voor een nieuwe beoordelingsmaat m.b.t. trillingen en laagfrequent geluid te ontwikkelen en deze maat op te nemen in het luchthavenverkeerbesluit.

Haarlemmermeer vraagt het ministerie, indien een effectieve oplossing voor de grondgeluidproblematiek voorhanden is, gezamenlijk met partijen in de regio, waaronder Haarlemmermeer en Schiphol een snelle uitvoering mede te financieren en mogelijk te maken.

Voorts pleit Haarlemmermeer voor maximaal terugdringen van het gebruik van full reverse thrust bij landingen. Daarnaast wil de gemeente, in het kader van terugdringen van hinder als gevolg van grondgeluid, de mogelijkheden van slepen van vliegtuigen in beeld laten brengen.

Indien een oplossing niet voorhanden is pleit de gemeente voor toepassing van de compensatiemaatregelen (c.q. verruiming daarvan) en de regelgeving op dit punt aan te passen. Haarlemmermeer vraagt het Rijk de mogelijkheden daartoe te verkennen.

□ Verlenging nachtregime tot 07.00 uur

Refererend aan het recent genomen kabinetsstandpunt over nachtelijke geluidbelasting pleit Haarlemmermeer voor transparante informatievoorziening over enerzijds de positieve effecten van verlenging van het nachtregime tot 7 uur voor de omgeving en anderzijds de economische schade die dat zou geven voor de luchtvaartsector. Het kabinet ziet geen reden om vooruitlopend op de Evaluatie Schipholbeleid aanvullende regelgeving ter beperking van slaapverstoring te ontwikkelen.

Gemeente Haarlemmermeer pleit juist uit oogpunt van terugdringen van slaapverstoring dat de luchtvaartsector het nachtregime ook tussen 6 en 7 uur toepast.

Gemeente Haarlemmermeer acht wel afstemming op Europees niveau op dit punt wenselijk vanwege de concurrentiepositie.

De gemeente pleit er voor in het Schipholbeleid maatregelen te treffen (juist ook in relatie tot slaapverstoring) die ten goede komen aan (aan geluid blootgestelde) bewoners.

□ Onafhankelijke handhaving

De gemeente pleit voor het onderbrengen van de handhaving in een onafhankelijk orgaan (ook in beeldvorming los van het ministerie van Verkeer en Waterstaat). Haarlemmermeer vindt bovendien dat bij sanctionering opgelegde boetes ten goede moeten komen aan de omgeving en deze middelen opgenomen moeten worden in het eerder genoemde leefbaarheidsfonds.

□ Vergroting capaciteit Schiphol d.m.v. verdere optimalisatie

Haarlemmermeer stelt in BRS-verband (Bestuurlijke Regie Schiphol) het Rijk voor om samen met de sector een aantal maatregelen te onderzoeken die de huidige capaciteit kunnen vergroten. Gemeente Haarlemmermeer acht het van belang een helder omschreven definitie van het begrip "mainport" op te nemen in het Schipholbeleid. Haarlemmermeer stelt het Rijk voor nader te omschrijven wat onder mainport wordt verstaan.

De gemeente Haarlemmermeer pleit voor een verdere concentratie van aan- en uitvliegroutes en vraagt het Rijk de effecten daarvan nader te onderzoeken. In dit verband pleit de gemeente voor het verleggen c.q. sluiten van de uitvliegroute van de Kaagbaan tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en vraagt het Rijk samen met de sector de effecten van deze maatregel nader te onderzoeken.

De gemeente Haarlemmermeer is van oordeel dat niet al het verkeer op Schiphol noodzakelijk is voor de hubfunctie en pleit ervoor in regionaal verband (sector en BRS) te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om niet-hub verkeer zoals low-cost en charters uit te plaatsen naar regionale velden, waaronder Lelystad. Hierdoor heeft de home-carrier de mogelijkheid om te groeien op Schiphol.

□ Informatievoorziening en communicatie: transparant en uitlegbaar

De gemeente Haarlemmermeer pleit voor een eerlijke en zorgvuldige communicatie over de lusten en de lasten die de aanwezigheid van de luchthaven voor de omgeving met zich meebrengen. Dit geldt ook voor informatieverstrekking over de resultaten van onder meer gezondheidsonderzoeken en de wijze waarop deze resultaten meewegen in de evaluatie Schipholbeleid.

2. Ervaringen met het Schipholbeleid

2.1. Consultatie bewoners: palet aan ervaringen

Op 4 en 11 april jl. heeft de gemeente Haarlemmermeer een tweetal consultatiebijeenkomsten georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten hebben bewoners hun positieve en negatieve ervaringen met het Schipholbeleid aangegeven. Ook hebben zij voorstellen voor verbeteringen aangedragen. Hieronder wordt een aantal door bewoners gesignaleerde problemen toegelicht.

Geluidsoverlast

De ingebruikname van een nieuwe start- en landingsbaan levert nieuwe geluidgehinderden op. Bewoners die nog niet eerder last hebben gehad van vliegtuiggeluid krijgen daar ineens mee te maken. Bij de opening van de Polderbaan worden met name de gebieden ten noorden van de Polderbaan zwaarder belast. Het gaat dan om gemeenten zoals Castricum, Uitgeest, en Velsen. Dit is duidelijk waar te nemen uit de klachtenregistratie van het Informatie- en Klachtenbureau (IKB) van CROS.

Een duidelijke verandering is ook het grondgeluid dat optreedt in gebieden rond de Polderbaan (m.n. Hoofddorp-Noord). Voorafgaand aan de opening van de nieuwe baan is hier te weinig rekening mee gehouden (zie ook bij de verbetervoorstellen).

Na de opening van de Polderbaan zijn door gebeurtenissen, zoals de invoerfout, de wijziging van de Spaarndamroute, en de problematiek van het parallel starten wijzigingen opgetreden in de uitvliegroutes van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Dergelijke wijzigingen hebben ertoe geleid dat er meer hinder plaatsvindt in Zwanenburg, Badhoevedorp en Lijnden. Bewoners van met name Zwanenburg-west hebben te maken met hinder van zowel de Zwanenburgbaan als de Polderbaan. Volgens aanwezigen is de hinder hier met grote mate toegenomen, met name als de banen parallel gebruikt worden om te starten.

Minimaliseren van stank en roetoverlast

De overlast als gevolg van kerosinestank en luchtverontreiniging (roet/fijn stof) is een aspect dat door bewoners als probleem wordt ervaren. Met name ook in relatie tot gezondheidseffecten. Over de resultaten van de gezondheidsonderzoeken en op welke wijze deze resultaten een rol spelen in het Schipholbeleid zou veel meer gecommuniceerd moeten worden. In dit kader is door bewoners als verbetervoorstel genoemd: de invoering van heffing op kerosine en het verrichten van onderzoek naar de gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging/fijn stof in de directe omgeving van de luchthaven.

Draagvlak en vertrouwen

Door de eerdergenoemde gebeurtenissen in de afgelopen jaren en de gefragmenteerde besluitvorming naar aanleiding daarvan is het vertrouwen in Schiphol en de overheid afgenomen. Draagvlak voor het Schipholbeleid c.q. voor de luchthavenontwikkeling is niet vanzelfsprekend. Communicatie met bewoners in de omgeving van Schiphol is in deze van het grootste belang. Bewoners hebben er recht op om op tijd en in alle eerlijkheid te horen wat er op en rond de luchthaven staat te gebeuren of gebeurd is. In het verleden is dit lang niet altijd gebeurd, en dit leidt tot een toename van het wantrouwen.

Tijdens de Consultatiebijeenkomsten is dit als belangrijkste probleem naar voren gekomen.

In de bijlage bij deze nota is, naast de verslagen van de consultatieavonden, ook een rapportage gevoegd, waarin de resultaten van de bijeenkomsten zijn beschreven in een zevental hoofdvragen. Per hoofdvraag zijn positieve en negatieve ervaringen van alle individuele bewoners gebundeld.

Wij wijzen erop dat de verslagen en rapportage een feitelijke weergave zijn van de opmerkingen van individuele bewoners. Wij hebben er voor gekozen bij het opstellen van de verslagen (door de externe begeleider van de consultatiebijeenkomsten) de opmerkingen niet te toetsen c.q. becommentariëren op juistheden en onjuistheden. In onze afweging en besluitvorming over de gemeentelijke verbetervoorstellen heeft ons College de opmerkingen uit de consultatiebijeenkomsten betrokken. Dat betekent dat niet alle opmerkingen of door bewoners aangedragen voorstellen door ons zijn overgenomen. In onze afweging hebben wij met name gekeken naar de relevantie voor de evaluatie van het huidige Schipholbeleid. Een aantal gemaakte opmerkingen van individuele bewoners delen wij niet of zijn naar ons oordeel feitelijk onjuist.

2.2. Kern Schipholbeleid vanuit Haarlemmermeers perspectief

Het kabinet heeft met de vaststelling van de Schipholwet en luchthavenbesluiten een aantal concrete doelstelling geformuleerd, waaraan de verdere luchthavenontwikkeling moet voldoen: het nieuwe stelsel moet transparant, beter meetbaar en handhaafbaar zijn. Het moet bovendien goed aansluiten bij de ervaren hinder, rechtszekerheid bieden en technisch/praktisch uitvoerbaar zijn. Niet in de laatste plaats moet het stelsel voldoen aan de balans tussen lusten en lasten, tussen groei en milieu (de dubbeldoelstelling).

De kern van het Schipholbeleid is dus dat de overheid grenzen stelt aan de negatieve effecten van het vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven. Binnen deze grenzen kan de luchtvaart verder groeien. De evaluatie Schipholbeleid moet aantonen of het stelsel inderdaad werkt zoals beoogd.

Een van de pijlers van de evaluatie is de gelijkwaardige bescherming die het stelsel moet bieden ten opzichte van de PKB-Schiphol. Hoewel het begrip gelijkwaardigheid in de afgelopen jaren veel discussie heeft opgeleverd zijn de criteria waaraan deze gelijkwaardigheid getoetst wordt helder vastgelegd in de Schipholwet. Deze gelijkwaardigheidstoets is over het jaar 2004 inmiddels uitgevoerd. Uit de tussenrapportage Evaluatie Schipholbeleid (maart 2005) blijkt "dat in 2004 ruimschoots aan de eisen van gelijkwaardigheid is voldaan".

Op grond daarvan zou de conclusie getrokken worden dat het stelsel effectief is en voldoet aan de doelstellingen.

Wij constateren echter dat de beleving anders is. Aan de ene kant bij de bewoners: de overlast is niet minder geworden, dus de beschermende werking van het normenstelsel schiet te kort. Aan de andere kant bij de sector: het stelsel werkt knellend, want de luchthaven loopt tegen de grenzen van de capaciteit aan.

Zoals in de begeleidende brief bij deze rapportage is aangegeven is dit een belangrijk knelpunt in het huidige Schipholbeleid. De groeiambities van Schiphol en de toegevoegde waarde daarvan voor de economie van de Randstad en Nederland in relatie tot de hinder dat vliegverkeer veroorzaakt voor haar omgeving, stelt de gemeente Haarlemmermeer voor een dilemma. Het dilemma van de dubbeldoelstelling: enerzijds het beschermingsniveau voor de omwonenden garanderen en anderzijds de groei van Schiphol als mainport veiligstellen. De met de Schipholwet geïntroduceerde systematiek heeft in de praktijk niet geleid tot een oplossing voor dit dilemma. Sterker nog het heeft veroorzaakt dat op dit moment het draagvlak van Schiphol als mainport onder druk staat.

De praktijk leert ons dat de klachten zijn toegenomen en het vertrouwen in een adequaat en transparant beleid voor de omwonenden is afgenomen. Tegelijkertijd constateren wij dat de gebruikers (Sky-team alliantie) van Schiphol en partijen binnen de luchtvaartsector niet voldoende groeipotentie voorzien op Schiphol binnen het huidige stelsel.

Ook hier willen wij benadrukken dat de gemeente Haarlemmermeer dit probleem niet alleen kan oplossen. Het Rijk zal samen met de sector tot oplossingen moeten komen. Uiteraard is daarbij onze betrokkenheid zeer gewenst. Wij onderstrepen de gezamenlijke opgave daarbij.

Met onze inbreng in het kader van de evaluatie Schipholbeleid roepen wij het Rijk en de sector op om op korte termijn helderheid te verschaffen in de toekomst van Schiphol als mainport. Deze helderheid is noodzakelijk, zodat samen gewerkt kan worden aan het verbeteren van de leefomgeving en versterken van Schiphol als mainport.

Wij onderstrepen de urgentie om in de evaluatie Schipholbeleid een noodzakelijke omslag te maken van beleid naar uitvoering van concrete maatregelen.

In onze filosofie moet de mainportontwikkeling hand in hand gaan met het investeren en compenseren in de omgeving met als doel de leefbaarheid te verbeteren. Er is een noodzaak om het vertrouwen van bewoners te herstellen. Het draagvlak voor groei van de luchthaven is niet vanzelfsprekend, zeker wanneer de investeringen in een verdergaande groei van de luchthaven niet zichtbaar zijn in de luchthavenomgeving. Ons college vindt dat (de werking van) het stelsel van milieunormen niet aansluit bij de hinderbeleving. Dit is een van de belangrijke knelpunten van de uitwerking van het huidige Schipholbeleid in praktijk.

De genoemde omslag reikt verder dan de 'technische' toets of de bescherming van omwonenden in termen van onder meer 10.000 woningen binnen de 35 Ke met het huidige stelsel is gewaarborgd.

In onze verbetervoorstellen richten wij ons op de omgevingskant van het Schipholbeleid. Wat betreft de mainportkant is voor ons uitgangspunt dat het gebruik van het huidige stelsel geoptimaliseerd moet worden. Wij zijn er nog niet van overtuigd dat binnen de kaders van de wet om tot een vergroting van de capaciteit te komen alle sturingsmaatregelen door de sector volledig zijn benut.

Wij zijn van oordeel dat elke verbetering in of aanpassing van het huidige stelsel beoordeeld zal moeten worden op de effecten voor de omgeving. Uitgangspunt daarbij is de bescherming van onze inwoners: er zal sprake moeten zijn van een verbetering voor de omgeving (in ieder geval geen toename van de negatieve effecten van de luchthaven). Daar waar sprake is van een zwaarbelast gebied zal geïnvesteerd en gecompenseerd moeten worden in de kwaliteit van de directe leefomgeving. Ook dat is voor ons een belangrijke randvoorwaarde voor een effectief en verantwoord Schipholbeleid.

Samengevat zijn de verbetervoorstellen van Haarlemmermeer, die ook in onze regionale samenwerking in BRS-verband worden uitgedragen, gericht op:

- Leefbaarheid/investeren en compenseren
- Continuering gezondheidsmonitor
- Grondgeluidproblematiek
- Kwalitatieve groei op de luchthaven
- Transparantie en uitlegbaarheid

In de hiernavolgende paragraaf worden de verbetervoorstellen nader toegelicht. Zoals het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagd heeft zullen wij bij deze verbetervoorstellen zoveel mogelijk ingaan op het motief en onderbouwing van het voorstel, de verwachten effecten op de omgeving en mainport en informatie over de wijze van uitvoering. Wij gaan ervan uit dat de effecten van voorstellen en de uitvoering gedurende het lopende evaluatietraject met name door het ministerie van Verkeer en Waterstaat verder in beeld worden gebracht (al dan niet in verdere samenwerking met regiopartijen, waaronder de gemeente, maar ook de luchtvaartsector).

3. De verbetervoorstellen

A. Algemeen

Alvorens de verbetervoorstellen van de gemeente Haarlemmermeer nader toe te lichten hechten wij er aan een aantal algemene kanttekeningen te plaatsen:

In het RIVM-rapport “gezondheid en beleving van omgevingsfactoren in de regio Schiphol: 2002” is aangegeven dat er een relatie is tussen ernstige geluidhinder en fysieke en mentale gezondheidsklachten. Geluidhinder wordt in dit kader niet alleen door de geluidbelasting zelf beïnvloed maar ook daar niet-akoestische factoren die voor een deel beïnvloedbaar zijn. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om verwachtingen van omwonenden over de veranderingen rond Schiphol of de attitude ten opzichte van Schiphol.

Wij onderstrepen de urgentie om te investeren in leefbaarheid. De dubbele doelstelling van het Schipholbeleid betekent in onze optiek ook daadwerkelijk investeren in de luchthavenomgeving. De effectivering van de verbetervoorstellen die hieronder worden toegelicht komen juist ten goede aan de omgeving van de luchthaven.

Investerings in de mainportontwikkeling moeten hand in hand gaan met investeringen in de omgeving. De Gemeente Haarlemmermeer wil zich inzetten voor de opstelling van een *Menukaart van compenserende en verbetermaatregelen*.

Er is een ‘sense of urgency’ om te investeren in de mainportomgeving, niet in de laatste plaats vanwege noodzakelijke draagvlakverbetering.

Om een goede ontwikkeling en afweging van beleid mogelijk te maken is er voorts behoefte aan inzicht in economische effecten vanuit verschillende ontwikkelingsscenario’s voor Schiphol en daarover goed te communiceren. Wij willen ook hier de noodzaak benadrukken van een gezamenlijke strategie voor communicatie en draagvlak. Wij achten het van belang de gemeenschappelijke agenda van de bij het Schipholbeleid betrokken partijen verder in te vullen en tot concrete uitvoering van maatregelen over te gaan. Wij vragen het ministerie van Verkeer en Waterstaat ruimte te bieden aan experimenten en uitvoering pilots om de effectiviteit van maatregelen in praktijk te toetsen. Bij positieve ervaringen kunnen deze maatregelen vervolgens definitief worden uitgevoerd en vastgelegd.

Op 1 juni jl. is het plan van aanpak “ex ante beleidsevaluatie groepsrisico in relatie tot Schiphol” aan de Tweede Kamer verzonden. Het nieuwe groepsrisicobeleid komt in plaats van de groepsrisico standstill verplichting. Uit de brief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer begrijpen wij dat in het kader van het nieuw te vormen groepsrisicobeleid een gebiedsgerichte benadering wordt uitgewerkt. Wij gaan ervan uit dat de resultaten van deze uitwerking worden betrokken bij de evaluatie Schipholbeleid.

De gemeente staat een groepsrisicobeleid voor dat ook rekening houdt met veranderingen in het luchtverkeer. In het veiligheidsbeleid dienen ook de maatregelen die de luchtvaartsector zelf kan treffen betrokken te worden

Wij benadrukken tevens de in 2001 met de Bestuurlijke Regie Schiphol overeengekomen aanvullende ruimtelijke maatregelen ter beheersing van het groepsrisico rond Schiphol. In deze overeenkomst zijn de destijds bestaande en de op dat moment in ontwikkeling zijnde ruimtelijke plannen voor bedrijven en kantoren gehonoreerd.

Wij gaan er vanuit dat de betrokken ministeries bij de ontwikkeling van (verbeter)voorstellen voor groepsrisico en extern veiligheidsbeleid dit beleid als uitgangspunt nemen en naar de Tweede Kamer vastleggen.

B. optimalisering van het huidige stelsel t.a.v. bescherming van burgers en kwaliteit van luchthavenomgeving: menukaart voor bewoners en omgeving, investeren en compenseren

1. Instelling van een leefbaarheidfonds

Motief en onderbouwing van het voorstel

De leefbaarheid in de woonomgeving wordt in grote mate bepaald door de kwaliteit van de woning en de voorzieningen in de directe omgeving van de woning. Het gaat hierbij om een scala aan voorzieningen die de kwaliteit van de leefomgeving bevorderen: recreatie, groenontwikkeling, sociaal-culturele voorzieningen, winkels, maar ook veiligheid/sociale cohesie, collectief vervoer, e.d.

Verwachte effecten op omgeving en mainport

Investeren in de directe woon-, werk- en leefomgeving van burgers draagt in positieve zin bij aan de kwaliteit van de luchthavenomgeving. Deze investeringen, die middels het leefbaarheidfonds tot stand kunnen komen, draagt bij aan de noodzakelijk draagvlakverbetering

Informatie over wijze van uitvoering

In BRS-verband zal initiatief worden genomen tot het uitvoeren van een verkenning naar de haalbaarheid, effectiviteit en mogelijke financieringsstromen. Daarbij zal een inschatting worden gegeven van de omvang van het fonds.

Daarbij zal moeten worden onderzocht welke nieuwe middelen (bijvoorbeeld vanuit het Rijk gelet op het nationale belang van de mainport) en welke bestaande middelen (investeringsbudget stedelijke vernieuwing/herstructurering in geluidbelaste woongebieden, Schipholfonds en budget isolatieproject) hiervoor kunnen worden aangewend.

Bij de uitvoering zal zowel Rijk als sector worden betrokken.

2. Isolatie van woningen

Motief en onderbouwing van het voorstel

Binnen het huidige isolatiebeleid is geen ruimte voor flexibiliteit. 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 keuzevrijheid 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.

Voorop staat de keuzevrijheid van bewoners ten aanzien van de toepassing van het isolatiepakket. Vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt aangegeven dat wijziging van de geluidsisolatie niet gekoppeld hoeft te worden aan de evaluatie, omdat het isolatiebeleid niet is vastgelegd in de Schipholwet. Wij zijn van oordeel dat flexibiliteit, maatwerk en keuzevrijheid met betrekking tot isolatie bijzonder relevant zijn bij de verbetering van de effectiviteit van het Schipholbeleid.

Daarvoor acht de gemeente het noodzakelijk dat een nieuwe regeling wordt ingevoerd voor andere compenserende maatregelen dan alleen isolatie.

Verwachte effecten op omgeving en mainport

Meer flexibiliteit voor betrokken inwoners. Positieve effecten door in te spelen op de behoefte die bestaat bij betrokkenen.

Informatie over de wijze van uitvoering

In overleg met betrokken ministerie en sector kan in het kader van de evaluatie Schipholbeleid direct gestart worden met het opzetten van een flexibele isolatieregeling.

3. Structurele gezondheidsmonitoring

Het motief en onderbouwing voor het voorstel

In de afgelopen jaren zijn de mogelijke effecten op de gezondheid als gevolg van het vliegverkeer onder omwonenden onderzocht. Sinds 2002 wordt ook een gezondheidsmonitoring uitgevoerd in opdracht van betrokken ministeries. Bij zowel bewoners, als het bestuur van Haarlemmermeer zijn deze onderzoeken essentieel in het Schipholbeleid.

Verwachte effecten op omgeving en mainport

Deze activiteiten hebben tot doel de gevolgen van veranderingen in milieubelasting door de luchtvaart en daarmee samenhangend mogelijke lange termijn effecten voor de gezondheid te volgen. Informatieverstrekking over de resultaten van het onderzoek en de wijze waarop de resultaten, waaronder het onderzoek naar leerprestaties van kinderen, een rol spelen in de evaluatie dragen bij tot de noodzakelijke transparantie in het Schipholbeleid.

Informatie over uitvoering

Wij pleiten bij het Rijk voor een transparante informatievoorziening over de effecten van de luchtvaart voor de gezondheid en voor een continuering van de gezondheidsmonitoring in de directe omgeving van de luchthaven. Wij pleiten daarbij voor een jaarlijkse rapportage over de resultaten van deze monitoring.

Wij zijn van oordeel dat de recente onderzoeken in dit kader betrokken moeten worden bij de evaluatie.

Uit oogpunt van relevante informatievoorziening achten wij het van belang dat in het kader van de gezondheidsmonitoring tevens onderzoek plaatsvindt c.q. betrokken wordt naar de gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging(fijn stof) in de directe omgeving van Schiphol.

4. Oplossing voor grondgeluidproblematiek

Motief en onderbouwing van het voorstel

Grondgeluid, als gevolg van taxiënd, landend en (voornamelijk) startend verkeer, is bij de opstelling van de luchthavenbesluiten als verwaarloosbaar beschouwd, omdat dit marginaal zou bijdragen aan de totale geluidbelasting. Daarom zijn in de Wet luchtvaart geen specifieke wettelijke bepalingen of beperkingen voor grondgeluid opgenomen, naast de standaard modellering van een start- of landingsprocedure. Sinds de ingebruikname van de Polderbaan is het aantal klachten over grondgeluid echter sterk toegenomen. Bij zowel het klachtenbureau van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS), als bij de Gemeente Haarlemmermeer en Schiphol komen vragen van bewoners binnen over dit onderwerp. De klachtenregistratie van CROS toont aan dat er in de klachten over start- en grondgeluid bijna een verviervoudiging is opgetreden ten opzichte van 2002. In Hoofddorp is de grootste toename van het aantal klachten waar te nemen, van 84 klachten in 2002 tot 3.280 klachten in 2003. In 2004 registreerde CROS 9.812 klachten over grondgeluid waarvan het merendeel werd veroorzaakt door startend verkeer van de Polderbaan.

Het grondgeluid wordt door bewoners van Haarlemmermeer ook als één van de belangrijkste problemen genoemd tijdens de Consultatiebijeenkomsten, georganiseerd door de gemeente, in het kader van de evaluatie. Bewoners hebben, tot ver in Hoofddorp, last van het grondgeluid en het verbaast de mensen dat het niet is opgenomen in de Luchtvaartwet. Daarnaast ervaart ook Vijfhuizen veel overlast door grondgeluid.

De vastgestelde en ervaren overlast als gevolg van deze problematiek (geluid en trillingen) vragen om een effectieve oplossing. Gezien de ervaren overlast is er een urgentie om hierin te investeren.

Het is voor betrokken omwonenden onbegrijpelijk dat deze overlast niet was te voorzien door de betrokken instanties en deskundigen.

Het Rijk wordt gevraagd om erkenning van de problematiek –middels het opnemen in de wettelijke normering ten behoeve van mogelijke compensatie- van het grondgeluid en Schiphol, Gemeente Haarlemmermeer en de Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord verzoeken om de problematiek van grondgeluid expliciet te betrekken in deze evaluatie van het Schipholbeleid.

Wij vragen het ministerie, indien een effectieve oplossing voor de grondgeluidproblematiek voorhanden is, gezamenlijk met partijen in de regio, waaronder Haarlemmermeer en Schiphol een snelle uitvoering mede te financieren en mogelijk te maken. Relaterend aan de erkenning en betrekken van de problematiek in de evaluatie pleiten wij voor het opnemen van een geluidcontour voor grondgeluid. In het kader van de verbetervoorstellen stellen wij voor een nieuwe beoordelingsmaat m.b.t. trillingen en laagfrequent geluid te ontwikkelen en deze maat op te nemen in het luchthavenverkeerbesluit.

Tegelijkertijd stellen wij het Rijk voor, indien een oplossing niet voorhanden is, de compensatiemaatregelen toe te passen c.q. te verruimen en de regelgeving op dit punt aan te passen. Wij vragen het Rijk de mogelijkheden daartoe te verkennen.

Voorts pleit Haarlemmermeer voor het maximaal terugdringen van het gebruik van full reverse thrust bij landingen. Daarnaast wil de gemeente, in het kader van terugdringen hinder als gevolg van grondgeluid, de mogelijkheden van slepen van vliegtuigen in beeld laten brengen.

Verwachte effecten op omgeving en mainport

Naar aanleiding van de klachten is Schiphol Group in overleg met de gemeente Haarlemmermeer en de bewonersvereniging Hoofddorp-Noord een onderzoek gestart naar grondgeluid.

Inmiddels hebben tussentijdse TNO-berekeningen reeds aangetoond dat op basis van de verzamelde meetgegevens en de door de Nederlandse Stichting Geluidhinder vastgestelde criteria voor laagfrequent geluid er (substantiële) overlast ervaren kan worden in Hoofddorp-Noord, wanneer er van de Polderbaan wordt gestart. Deze resultaten zullen de komende maanden met validatie-experimenten worden getoetst, waarna de effectiviteit van diverse akoestische en niet-akoestische maatregelen zal worden bepaald. Na afronding van deze onderzoeken zijn de gevolgen voor de omgeving bekend en dienen de effecten op de mainport, in samenhang met overige maatregelen, te worden bepaald.

Zowel de ministeries van VROM en V&W worden op de hoogte gehouden van de tussentijdse resultaten van het onderzoek. In december 2005 zullen de eindresultaten van de derde fase van het onderzoek beschikbaar zijn, en deze worden nagezonden. Wij gaan er van uit dat deze resultaten bij de evaluatie van het Schipholbeleid en de rapportage aan de Kamer worden betrokken, in samenhang met keuzes inzake het dragen van de naar verwachting aanzienlijke kosten van implementatie van compenserende maatregelen.

Informatie over de wijze van uitvoering

Zoals gesteld vragen de vastgestelde en ervaren overlast als gevolg van deze problematiek (geluid en trillingen) om een effectieve oplossing. Naar aanleiding van de klachten heeft Schiphol in overleg met de gemeente en bewonersvereniging Hoofddorp-Noord van januari tot september 2004 een eerste onderzoek gedaan om de geluidniveaus in Hoofddorp-Noord in kaart te brengen en te zien of er een verband was tussen deze (piek)niveaus en de ervaren hinder.

Omdat de gebruikte NOMOS apparatuur niet goed geschikt bleek om het laagfrequente grondgeluid volledig te registreren, heeft de luchthaven in het najaar van 2004 aan het NLR opdracht gegeven voor aanvullend onderzoek naar mogelijke relaties tussen trillingen in huizen, laagfrequent geluid, het weer en de ervaren hinder. Tevens is onderzocht hoe deze trillingen zich verplaatsen: via de lucht, via de grond of via beide.

De resultaten van dit begin 2005 afgeronde onderzoek vormen de basis voor een derde fase van onderzoek, welke in april 2005 is gestart door Wyle Laboratories uit de VS, TNO en NLR naar mogelijke oplossingen en de effectiviteit hiervan. Dit onderzoek moet eind 2005 zijn afgerond.

De komende maanden wordt het nadere onderzoek verricht naar de effectiviteit van mogelijke maatregelen om bewoners te beschermen tegen grondgeluid. Oplossingen voor de problematiek van het grondgeluid moeten gezocht worden in een combinatie van infrastructurele en procedurele maatregelen. Tevens zal de verwachte doorlooptijd van mogelijke maatregelen inzichtelijk worden gemaakt.

De resultaten van de derde fase van het onderzoek worden in december verwacht. Vervolgens zal voor februari 2006 worden aangegeven welke maatregelen mogelijk zijn en wat de kosten zijn. Afhankelijk van de uiteindelijke kosten, mogelijke interactie met andere delen van het Schipholbeleid en nog te maken politieke keuzes inzake prioriteitstelling van compenserende maatregelen kan de uitvoeringswijze en termijn bepaald worden. In ieder geval dient grondgeluid te worden meegenomen in de wettelijke normeringen die ten grondslag (gaan) liggen aan het toekennen van compenserende maatregelen.

5. Verhuisfaciliteit c.q. aankoopregeling en verruiming compensatiemogelijkheden

Motief en onderbouwing van het voorstel

In het Luchthavenindelingbesluit zijn de ruimtelijke maatregelen in verband met de luchthaven opgenomen. Woningen die binnen bepaalde contouren vallen kunnen aangekocht worden en vervolgens gesloopt. Daarnaast komt een deel van de woningen in de omgeving van de luchthaven in aanmerking voor isolatie.

In de praktijk is er echter een aantal woningen dat net buiten de genoemde contouren valt, maar waar voor bewoners geen sprake meer is van een leefbare situatie. Mensen wonen op een steenworp afstand van de nieuwe Polderbaan, en ondervinden daar dag en nacht de hinder van. Omdat zij echter buiten de wettelijke contouren vallen, kunnen zij nergens aanspraak op maken. Zij willen graag zo spoedig mogelijk hun woning verkopen en verhuizen.

Verwachte effecten op omgeving en mainport

De Gemeente Haarlemmermeer wil de omwonenden van de luchthaven meer keuzemogelijkheden bieden waardoor zij meer grip krijgen op hun eigen situatie en zich niet machteloos voelen. Veel bewoners vragen om een opkoopregeling, waarbij zij een reële prijs krijgen voor hun woning en in

staat zijn elders een woning te kopen. Bewoners vragen daarbij een voorrangbehandeling om in aanmerking te komen voor een huis of kavel elders.

Uitvoering van het voorstel leidt tot meer grip van bewoners op hun eigen woonsituatie en de keuzes die zij daarin maken. Daardoor zal het gevoel van onmacht verminderen. Laatstgenoemde is bovendien een goede voedingsbodem voor het ervaren van hinder.

Bij aankoop van woningen wordt tevens ruimte in de directe nabijheid van het luchthavengebied gecreëerd voor de luchthaven.

Informatie over uitvoering

De Gemeente Haarlemmermeer zet zich in voor een verruiming van het beleidskader om bewoners te faciliteren bij het aanbieden van vervangende woonruimte en de woning aan te kopen. De huidige compensatie/schaderegeling dient hiervoor te worden aangepast.

Haarlemmermeer pleit ervoor, in overleg met andere BRS-partijen, sector en Rijk op korte termijn te starten met een verkenning naar de mogelijkheden van verhuisfaciliteiten en verruiming van de compensatie en aankoopregeling.

6. Woningbouw binnen het beperkingengebied

Motief en onderbouwing van het voorstel

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

De gemeente onderstreept met het mogelijk maken van woningbouw binnen het beperkingengebied het belang van het op peil houden van de fysieke leefomgeving.

(Kleinschalige) woningbouw levert een bijdrage aan de kwaliteit van de lokale leefomgeving.

Daarnaast is in de Nota Ruimte opgenomen dat mede op basis van de evaluatie een besluit genomen zal worden over woningbouwontwikkeling in Hoofddorp-west. Wij dringen er bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat op aan bij de uiteindelijke afweging over de verbetervoorstellen de realisatie van Hoofddorp-west mogelijk te maken.

Verwachte effecten op omgeving en mainport

Om adequaat in te spelen op maatregelen en middelen die nodig zijn om de fysieke leefomgeving in kernen leefbaar te houden heeft (kleinschalige)woningbouw positieve effecten op de beleving van bewoners van hun eigen dorp of wijk.

Informatie over uitvoering

De gemeente stelt bij het Rijk voor het Luchthavenindelingbesluit aan te passen zodanig dat de provincie NH de bevoegdheid krijgt te beslissen over de toelating van woningbouw (verklaring van geen bezwaar). Dit wordt ook ondersteund vanuit de Bestuurlijke Regie Schiphol.

7. Verlenging van het nachtregime

Motief en onderbouwing van het voorstel

Het kabinet heeft recentelijk in april een standpunt ingenomen over nachtelijke geluidbelasting door vliegtuigverkeer en de effecten op slaap.

Het kabinet ziet geen reden om vooruitlopend op de evaluatie van de wet- en regelgeving met betrekking tot Schiphol aanvullende regelgeving ter beperking van slaapverstoring te ontwikkelen.

In het beoordelingskader Gezondheid en milieu zijn de gegevens samengevat over ernst en omvang van de effecten, de effectiviteit van mogelijke maatregelen en de kosten en baten van de inzet daarvan.

Uit landelijke inventarisatiegegevens naar hinder en slaapverstoring -en daarnaar wordt ook in het kabinetsstandpunt verwezen- blijkt dat de omvang van de slaapverstoring door vliegverkeer (dat zich concentreert in de regio Schiphol) vier maal zo groot is als van het hele spoorwegennet en half zo groot als die van het Nederlandse wegennet.

Effecten voor omgeving en mainport

Gemeente Haarlemmermeer pleit uit oogpunt van terugdringen van slaapverstoring dat de luchtvaartsector het nachtrecht ook tussen 6 en 7 uur toepast. Berekeningen laten zien dat het verlengen van het nachtrecht resulteert in een afname van het aantal slaapverstoorden met maximaal 18 %.

De gemeente pleit er voor in het Schipholbeleid maatregelen te treffen (juist ook in relatie tot slaapverstoring) die ten goede komen aan (aan geluid blootgestelde) bewoners.

Wij benadrukken het belang van een zorgvuldige politiek-bestuurlijke weging van het economische belang en de gezondheidsaspecten. Wij vragen het Rijk hierover zorgvuldig en transparant te communiceren.

Wij achten wel afstemming op Europees niveau op het punt van verlenging van het nachtrecht wenselijk gelet op de concurrentiepositie van Schiphol t.o.v. andere Europese luchthavens.

8. Versterking onafhankelijke handhaving

Motief en onderbouwing van het voorstel

De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op de veiligheid en naleving van de milieunormen - bijvoorbeeld voor geluidshinder - op luchthavens en in het luchtruim.

In de beeldvorming bij bewoners, ook verwoord tijdens de consultatiebijeenkomsten van de gemeente, is de handhaving en daarmee de inspectie erg verbonden met de sector en het Rijk.

Handhaving van regels en uitgangspunten van de Schipholwet en uitvoeringsbesluiten is in onze optiek een essentieel ankerpunt van het Schipholbeleid

Wij pleiten voor naleving van de regelgeving door de sector door een sterkere onafhankelijke handhaving(autoriteit).

Gerelateerd aan eerder genoemde beeldvorming achten wij het daarnaast van belang dat over de resultaten van de handhaving (onder meer de rapportages die door IVW aan de Tweede Kamer worden voorgelegd) meer gecommuniceerd wordt naar de omgeving c.q bewoners en betrokken overheden.

Ten slotte stellen wij in het kader van de handhaving voor bij sanctionering opgelegde boetes ten goede te laten komen aan de omgeving en deze middelen op te nemen in het eerder genoemde leefbaarheidsfonds.

9. Waarborgen groei luchthaven: operationele maatregelen en selectiviteit

Motief en onderbouwing van het voorstel

Door de sector wordt onderzoek gedaan naar mogelijkheden van optimalisatie. Deze initiatieven worden door de kernpartijen van de Bestuurlijke Regie Schiphol, waaronder Haarlemmermeer, ondersteund. Het is van belang dat in het kader van de evaluatie Schipholbeleid het Rijk samen met de sector een aantal maatregelen onderzoekt en uitwerkt die de huidige capaciteit kunnen vergroten. De werking van het huidige handhavingssysteem, 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. 500.000 vliegtuigbewegingen zal vastlopen.

Voor de gemeente Haarlemmermeer geldt als uitgangspunt: optimalisatie van het gebruik van het huidige banensysteem waardoor de capaciteit op Schiphol vergroot wordt.

Wij zijn van oordeel dat de optimalisatiemaatregelen moeten worden benut *binnen de kaders* van de wet om tot een vergroting van deze capaciteit te komen. Haarlemmermeer stelt dan ook voor (aan het Rijk) om samen met de sector en regio een aantal maatregelen te onderzoeken die de bestaande capaciteit kan vergroten.

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 handhavingssysteem (regels routegebruik in combinatie met handhavingpunten) aan te passen. Naar ons oordeel zullen op dat moment een aantal principiële keuzes gemaakt moeten worden over werking van de dubbeldoelstelling en van het systeem dat daartoe de randvoorwaarden moet bieden. Naar ons oordeel is dat op dit moment niet aan de orde.

Wij zijn daarbij van oordeel dat elke verbetering in of aanpassing van het huidige systeem beoordeeld zal moeten worden op de effecten voor de omgeving. Uitgangspunt daarbij is dat de bescherming van onze inwoners voor de negatieve effecten van de luchthaven niet mag verslechteren. Daar waar sprake is van een zwaarbelast gebied zal geïnvesteerd en gecompenseerd moeten worden in de kwaliteit van de directe leefomgeving.

Verwachte effecten op omgeving en mainport

In dit verband zien wij verbeteringen die nader onderzocht moeten worden op de effecten voor omgeving en voor de mainport, waaronder:

- procedure van Continuous Descent Approach toepassen overdag
- mogelijkheden tot verdere uitfasering van oudere typen vliegtuigen
- separatietijden
- slotallocatie, waarbij prioriteit kan worden gegeven op basis van milieuprestatie (hierover is afstemming in Europees verband noodzakelijk)

Wij zijn voorts van oordeel dat verbeteringen kunnen worden aangebracht in aan- en uitvliegroutes c.q.-procedures, met als positief effect vermindering van overlast c.q. concentratie van overlast. De gemeente Haarlemmermeer pleit voor een verdere concentratie van aan- en uitvliegroutes en vraagt het Rijk de effecten daarvan nader te onderzoeken. In dit verband pleit de gemeente voor het verleggen c.q. sluiten van de uitvliegroute van de Kaagbaan tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en vraagt het Rijk samen met de sector de effecten van deze maatregel nader te onderzoeken.

De effecten zullen per maatregel verschillend zijn zowel voor de omgeving als de mainportontwikkeling en zijn ook niet op korte termijn uitvoerbaar.

In dit verband verdient het aanbeveling tevens te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om tot uitplaatsing van niet hubgebonden verkeer zoals low-cost en charters uit te plaatsen naar regionale velden, waaronder Lelystad. Positief effect is dat door selectief beleid t.a.v. de groei van de luchthaven de mogelijkheden op de huidige lokatie en binnen de kaders van het huidige normenstelsel groeiperspectief kan ontstaan.

Informatie over uitvoering

Initiatieven tot bovenstaande onderzoeken zullen door de sector genomen (moeten) worden. De kernpartijen binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol, waaronder Haarlemmermeer, zullen hierbij betrokken worden. Ons uitgangspunt daarbij is maximale optimalisatie van het gebruik binnen het huidige stelsel.

D: Informatie en communicatie

10. Informatievoorziening en communicatie: transparant en uitlegbaar

Motief en onderbouwing van het voorstel

De Schipholwet en de daarbij horende luchthavenbesluiten beoogde een transparant, goed uitlegbaar en meetbaar stelsel te creëren. Het systeem van de handhavingpunten blijkt in praktijk moeilijk uitlegbaar. Er is geen aansluiting bij de beleving van de bewoners.

De gemeente Haarlemmermeer pleit voor een eerlijke en zorgvuldige communicatie over de lusten en de lasten die de aanwezigheid van de luchthaven voor de omgeving met zich meebrengen. Dit geldt ook voor informatieverstrekking over de resultaten van gezondheidsonderzoeken en de wijze waarop deze resultaten meewegen in de evaluatie Schipholbeleid.

Om een goede ontwikkeling en afweging van beleid mogelijk te maken is er behoefte aan inzicht in economische effecten vanuit verschillende ontwikkelingsscenario's voor Schiphol. Daarbij is een goede communicatie essentieel: ook de informatieverstrekking over de economische kant van de luchthaven is relevant in het Schipholbeleid.

De informatievoorziening moet structureel beter worden georganiseerd. Dat is een gezamenlijke opgave voor gemeenten, provincie, sector en Rijk.

Haarlemmermeer heeft onlangs het besluit genomen tot het installeren van een aantal meetpunten. Ons College is van oordeel dat het meten van geluid een grotere rol dient te krijgen in de uitvoering van het Schipholbeleid. Inzicht bieden in de werkelijke geluidbelasting is daarbij van groot belang. Ook op dit punt is een verbetering mogelijk binnen de huidige kaders van de Schipholwet.

Verwachte effecten op omgeving en mainport

Informatievoorziening en eerlijke communicatie is van belang voor het herstel van vertrouwen en de draagvlakverbetering. Communicatie en draagvlakontwikkeling zijn ook voor het succes van de luchthaven essentieel.

Informatie over uitvoering

Transparante informatievoorziening dient uitgevoerd te worden vanuit ieders verantwoordelijkheid: Rijk, sector, regionale en lokale overheid. Niettemin ligt er een gezamenlijke opgave, die ook aan het Rijk is geadresseerd, de informatievoorziening structureel beter vorm te geven. Daarbij gaat het ook

om inzicht bieden in de te verwachten geluidbelasting en het baangebruik. In het 'real time' informatie bieden over de geluidbelasting in de directe omgeving van een meetpunt.

Tot slot

Wij willen tot slot benadrukken dat een effectief Schipholbeleid een gezamenlijke agenda vereist van alle bij de ontwikkeling van de luchthaven betrokken partijen. Een luchthaven in een sterk bevolkt gebied vergt naast voldoende groeiperspectief ook voldoende draagvlak.

Er is een gemeenschappelijk belang om invulling te geven aan een Schipholbeleid dat inzet op beide elementen.



bron: Jan Boeve-fotograaf

Bijlage I :

Samenvattende rapportage resultaten consultatiebijeenkomsten Haarlemmermeer:
Ervaringen en verbetervoorstellen van bewoners Gemeente Haarlemmermeer

Gemeente Haarlemmermeer

Resultaten consultatiebijeenkomsten Schipholbeleid

Mei 2005

*AJMS Management Advies
Suezkade 116
2517 CB Den Haag
tel 06-51028049
fax 070 – 3644025
ajms.man.advies@wanadoo.nl*

Gemeente Haarlemmermeer

Resultaten consultatiebijeenkomsten Schipholbeleid

In opdracht van: Gemeente Haarlemmermeer

xxxxxxxxxxxx
Den Haag, mei 2005

Voorwoord

Op 4 en 11 april zijn in de gemeente Haarlemmermeer consultatiebijeenkomsten gehouden over het Schipholbeleid. Deze bijeenkomsten waren georganiseerd om de inwoners van Haarlemmermeer actief te betrekken bij de evaluatie van het Schipholbeleid door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Op deze avonden hebben de deelnemende inwoners aan kunnen geven wat hun positieve en negatieve ervaringen zijn ten aanzien van de ingebruikneming van de Polderbaan, de nieuwe Schipholwet, de economische ontwikkeling Haarlemmermeer – Schiphol, de compenserende maatregelen en de wijze waarop zij hierover geïnformeerd worden. Tevens hebben zij kunnen aangeven welke verbetervoorstellen hiervoor bij hen leven.

In deze rapportage worden het verloop (in grote lijnen) en de resultaten van de twee consultatiebijeenkomsten beschreven. De verslagen van de subgroepsessies aan de hand waarvan de resultaten zijn opgemaakt zijn separaat beschikbaar bij de Bureau Strategische Beleidsvorming van de Gemeente Haarlemmermeer. Zowel de gepresenteerde resultaten als de inhoud van de verslagen van de consultatiebijeenkomsten betreffen een feitelijke weergave van gemaakte opmerkingen van de individuele bewoners. Een toets op juistheden en onjuistheden heeft niet plaatsgevonden.

Inhoudsopgave

Voorwoord

	Inhoudsopgave	0
1	Verloop bijeenkomsten	1
1.1	Vorbereiding	1
1.2	Uitvoering	1
1.3	Verslaglegging	1
2	Resultaten bijeenkomsten	2
2.1	Hoofdvraag 1: Herwinnen vertrouwen inwoners?	2
2.2	Hoofdvraag 2: Lawaai overlast voor inwoners terugdingen?	5
2.3	Hoofdvraag 3: Stank- & roetoverlast voor inwoners minimaliseren?	7
2.4	Hoofdvraag 4: Wat kan Schiphol zelf doen?	8
2.5	Hoofdvraag 5: Negatieve effecten in ruimtelijke ordening minimaliseren?	10
2.6	Hoofdvraag 6: Veiligheid voor inwoners vergroten?	12
2.7	Hoofdvraag 7: Economische macht in goede banen leiden?	13

1 Verloop bijeenkomsten

In dit hoofdstuk worden kort de voorbereiding, uitvoering en verslaglegging van de bijeenkomsten beschreven.

1.1 Voorbereiding

De consultatiebijeenkomsten zijn een onderdeel van de consultatieronde die de Gemeente Haarlemmermeer heeft gehouden om de inwoners te betrekken bij de evaluatie van het Schipholbeleid door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Naast de bijeenkomsten werden de inwoners in staat gesteld per brief of via internet hun op- en aanmerkingen in te dienen. Via de gemeentekrant en artikelen in de lokale pers werden de inwoners geïnformeerd over de consultatieronde en opgeroepen zich aan te melden voor deelname aan de bijeenkomsten. Circa negentig deelnemers hebben zich aangemeld. De gemeente stuurde hen hierop een bevestigingsbrief waarin nogmaals het doel van de bijeenkomst en de te bespreken onderwerpen werden aangegeven evenals het programma van de bijeenkomsten. Naast de aanmeldingen voor deelname waren er ook twintigtal reacties om de bijeenkomst te mogen bijwonen als toehoorder. Ook deze kregen bericht dat zij welkom waren.

1.2 Uitvoering

Beide avonden vonden plaats in het gemeentehuis van Haarlemmermeer en kenden hetzelfde programma. Wethouder Bezuijen opende de bijeenkomsten, lichtte het doel nogmaals toe en riep de deelnemers op hun mening duidelijk te laten horen. Vervolgens gingen de deelnemers uiteen in subgroepen en gaven daarin achtereenvolgens aan wat zij vonden van de ingebruikneming van de Polderbaan, de nieuwe Schipholwet, de economische ontwikkeling Haarlemmermeer – Schiphol, de compenserende maatregelen en de wijze waarop zij hierover geïnformeerd worden. Waarna zij werden uitgenodigd verbetervoorstellen, die bij hen leven, aan te geven. Ter afsluiting werden de resultaten van de subgroepen door de begeleiders plenair gepresenteerd aan alle deelnemers. Totaal namen 70 inwoners deel aan de avonden en waren er circa 25 toehoorders.

1.3 Verslaglegging

Van alle subgroepsessies (totaal negen) zijn door de begeleiders verslagen gemaakt. Deze verslagen zijn binnen twee weken ter commentaar opgestuurd naar zowel de deelnemers als de toehoorders. Negen van hen hebben gereageerd met een correctie of toevoeging. Deze zijn verwerkt in verslagen, die separaat te verkrijgen zijn bij de Bureau Strategische Beleidsvorming van de Gemeente Haarlemmermeer.

2 Resultaten bijeenkomsten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de bijeenkomsten beschreven in een zevental hoofdvragen. Per hoofdvraag staan de bijhorende genoemde positieve en negatieve ervaringen en verbetervoorstellen vermeld waarbij dubbelingen zoveel mogelijk zijn vermeden.

2.1 Hoofdvraag 1: Herwinnen vertrouwen inwoners?

Genoemde positieve ervaringen

- * De verbeterde inzet van de gemeente voor geluidsisolatie.
- * Dat de gemeente deze avond organiseert.
- * De aanwezigheid van raadsleden op deze avonden.
- * De publicaties van wethouder Bezuijen over zijn zorgen leiden ertoe dat mensen worden wakker geschud.
- * Dat de gemeente zelf geluid is gaan meten.

Genoemde negatieve praktijkervaringen:

** Structureel beloften niet nakomen*

Er zijn onderzoeken aangekondigd over luchtverontreiniging, bedreiging gezondheid, aandeel van Schiphol in totale verontreiniging etc. waarvan nooit meer iets vernomen is.

** Gemanipuleerde onderzoeken*

Adviezen, maatregelen etc. zijn niet gebaseerd op concrete en toetsbare meetgegevens, maar op resultaatgerichte (gemanipuleerde) rekenmodellen die een wetenschappelijke toets niet doorstaan. Burgers hebben geen mogelijkheden om contraonderzoek te doen of zelf metingen te (laten) verrichten. Het wantrouwen is bij hen versterkt door het vertrek van Professor Berkhout op eigen initiatief omdat hij zich niet door V&W wilde laten misbruiken (zie: “Dossier Schiphol, relaas van een falend democratisch proces”). Met de keuze van meetpunten (geluidscontouren die precies ophouden bij woonwijk, etc.) en de wijzen van meten (definities en werkwijzen, werken met gemiddelden en rekenmodellen, onbetrouwbaar, grondlawaai is geen vliegtuiglawaai, rekenfouten etc.) is / wordt gemanipuleerd.

** Niet opkomen voor burgers*

De gemeente Haarlemmermeer verschuilt zich hierbij volgens de individuele deelnemers achter Den Haag of staat buitenspel. Het beleid rond Schiphol wordt in de praktijk bepaald door het rijk. Maar de gemeente maakt geen vuist en komt onvoldoende op voor belangen en zorgen van haar burgers. De deelnemers merkten op dat zij onvoldoende gehoor vinden bij de gemeente, bij de CROS en bij het Ministerie. De politiek heeft zich laten in pakken, de bewonersgroepen tegen elkaar uitgespeeld. Schiphol krijgt altijd zijn zin. En de burgers zijn nu murw. je houdt het niet tegen.

** Geen vertrouwen in CROS*

De CROS is te onzichtbaar en een wassen neus. Schiphol zit in het CROS terwijl die commissie standpunten inneemt t.a.v. Schiphol. Inwoners voelen zich niet vertegenwoordigd door CROS. Het lijkt soms een soort schaamlap. Vooral de communicatie en de organisatie deugen niet. Men kan klachten indienen bij CROS, maar vervolgens wordt er weinig gedaan met de klachten. De klachtenregistratie door CROS is echter niet onafhankelijk .

** Bestuurlijke moed (nog) niet getoond*

Vanaf het begin is door bewoners bezwaar aangetekend tegen een verdere ontwikkeling van Schiphol, maar zijn hun belangen ondergeschikt gemaakt en gemanipuleerd (het wordt beter, dat kunnen we pas bekijken als de baan er is etc.). Na realisatie is men op die toer doorgedaan om de effecten zo positief mogelijk voor te stellen. In de evaluatie moet je nu ook de bestuurlijke moed hebben om kritisch te kijken naar oorzaak en gevolg.

** welke visie bij gemeente Haarlemmermeer*

Tevens wordt de gemeente Haarlemmermeer verweten geen visie te ontwikkelen op Schiphol, zoals Haarlem dat wel doet, en voert dus ook geen gericht en consistent beleid. Het 2-sporenbeleid werkt niet. Het is onmogelijk om zowel Schiphol uit te breiden als de milieubelasting te verlagen. Zoals het ook onmogelijk is Schiphol uit te breiden én tegelijkertijd het aantal woningen te vergroten. Hoe gaat de gemeente om met de enorme groei in de toekomst van Schiphol waar nu weer over gepraat wordt?

** Geen goede uitvoering compensatiemaatregelen*

De compensaties voor de overlast in de vorm van een groenvoorziening, een speeltuintje, etc. werkt niet. Beloofde groenstroken, hoe miniem ook, zijn nog steeds niet aangelegd. Alleen al dom uit psychologisch motief. Maar in Haarlemmerbos kan je nu ook al niet meer rustig wandelen. Waar nog wel, waar compenseren met aanleg echt bos in plaats van groenstrook? De overheid heeft zich ook niet van zijn beste zijde laten zien door dat “gesteggel” bij de uitvoering van het isolatieproject (op zich goed project, maar de uitvoering). Er is veel gepruts geweest bij het isoleren van de woningen. Vroeger was dit vooral bureaucratisch van aard, onlangs was het ook technisch.

** Slechte informatievoorziening*

De overheden verstrekken onvolledige, onjuiste, gemanipuleerde en niet tijdige informatie. En leeft bij de deelnemers sterk het gevoel dat de overheden een aantal procedures ten opzichte van Schiphol onvoldoende of niet handhaven. Bij de overheden heerst een gebrek aan openheid van zaken. Waarom heerst er onduidelijkheid ten aanzien van een wellicht toekomstige 6de of 7de baan? Wordt er helemaal niet over gedacht? En zo nee waarom niet en zo ja wat is de status van dit denken.

Genoemde verbetervoorstellen

- * Politiek moet ons serieus gaan nemen en kunnen nemen, maar ook zelf zorgen dat ze serieus genomen kunnen worden. Niet met een kluitje in het riet laten sturen.
- * De CROS opheffen, als het niet echt een onafhankelijk en professioneel instituut kan zijn/ worden.
- * Meer druk zetten vanuit gemeente. Opkomen voor burgers zoals een goed huisvader betaamt.
- * Handhaving. Regels en normen zijn er genoeg, maar nu handhaven en zorgen dat het pijn doet bij overtreding.
- * Grenzen aan de groei van Schiphol stellen.
- * Meetnet verbeteren. Gemeente zelf doen of laten doen (uitbesteden), maar in ieder geval los van Schiphol en met wetenschappelijke toetsing.
- * Gemeente doe wat je zegt te doen (geluid meten in Nieuw Venne Noord)
- * Neem als overheid een duidelijke zorgplicht op je voor gedupeerden.
- * Behandel Schiphol als een normaal bedrijf dat zich aan de regels moet houden
- * Ontwikkel als gemeente Haarlemmermeer een visie op Schiphol.
- * Wees eerlijk naar de burgers toe. Ook als je niet goed nieuws hebt. Behandel hen als volwassenen.
- * Echt ruimhartig, flexibel en creatief omgaan met belangen/ schades van burgers. Niet alleen financiële termen, maar ook in de vorm van kansen, kavelkeuze etc.
- * CROS laat je zien, wees transparant en richt je meer naar buiten.
- * Schrijf middels wetgeving het gebruik van stillere motoren voor.
- * Geef meer openheid over bijvoorbeeld het hanteren van normen. Wanneer je een keertje minder lawaai maakt (onder de norm), schijn je op een ander tijdstip extra lawaai te mogen maken (boven de norm). Leg dat aan iedereen uit wanneer je de norm stelt en vertel dat niet achteraf.

2.2 Hoofdvraag 2: Lawaai overlast voor inwoners terugdingen?

Genoemde positieve ervaringen

- * Het project geluidshinder en het isoleren van huizen heeft geholpen.
- * De Polderbaan zorgt nu voor minder lawaai-overlast dan vroeger in Zwanenburg en in Buitenveldert.
- * Het verplicht stellen van de Continuant Descent Approach in de nachtelijke uren (glijvlucht).
- * Boven Nieuw Vennep is sinds gebruikmaking Polderbaan iets minder luidruchtig.
- * Het lawaai per vliegtuig is afgenomen.
- * Er zijn meer vliegbewegingen dan vroeger terwijl er minder geluidshinder is.

Genoemde negatieve ervaringen

Grondlawaai

De enorme toename van “grondlawaai” sinds de in gebruikneming van de Polderbaan. Grondlawaai is een heel intense energierijke vorm van lawaai (lage frequentie) en kan je zowel voelen als horen. Het wordt niet beschouwd als vliegtuiglawaai en valt hierdoor niet onder de in de nieuwe Schipholwet gestelde normen. En doordat Schiphol zich ook niet als een normaal industrieel bedrijf hoeft te houden aan regelgeving betreffende industrielawaai valt “grondlawaai” onder geen enkele norm. Voor een luchthaven zouden identieke normen (bijv. ARBO normen) moeten gelden als voor elk ander bedrijf. Snelwegen hebben wel geluidswallen en startbanen alleen prikkeldraad. Laagfrequent geluid is moeilijk te keren. Het remmen op de motoren leidt tot extra lawaai. Grondlawaai lijkt gekoppeld aan de Polderbaan. Het lawaai is dan niet alleen zeer hinderlijk (gesprekken stoppen) en bijna oorverdovend maar het kent ook een dergelijk lage frequentie dat het trillingen (resonantie) veroorzaakt waardoor in muren en plafonds scheuren ontstaan. En je kunt niet meer buiten leven in de zomer

Nachtlawaai

Nog steeds zijn 's nachts 15.000 bewegingen per jaar toegelaten. Dat zijn er 40 per nacht. De nachttijden worden bijna constant overschreden. Het taxiën van de vliegtuigen (een indringende fluittoon) begint ruimschoots voor de toegestane opstijgtijden. Eigenlijk is het maar drie uur stil in de nacht. Last van het grondlawaai vooral in de vroege ochtend. In de nacht vliegen vooral vrachtvliegtuigen. Dit zijn vaak zwaardere vliegtuigen die ook relatief veel lawaai maken. In theorie mag niet gevlogen worden tussen ca. 01.30 en 04.15 uur, m.u.v. Kaagbaan en Polderbaan en bij extreme omstandigheden. Praktijk is anders, zo leert ervaring op ongeveer 500 meter afstand van baan! Nachtlawaai veroorzaakt een enorme verstoring van levensritme. Angst voor het charterseizoen t.a.v. vroege dagvluchten m.n. via Polderbaan. Schiphol is een mainport maar ook mainports kunnen 's nachts dicht.

Lawaai-overlast in Zwanenburg, Hoofddorp Noord, Nieuw Vennep, Badhoevedorp, Hoofddorp

In Zwanenburg hebben de mensen sinds de komst van de Polderbaan extra last van lawaai van startende en laag overvliegende vliegtuigen. In Hoofddorp Noord zowel overdag als 's nachts veel last van het start- en grondlawaai. In Nieuw Vennep last van het uitvliegen buiten de daarvoor aangegeven route of in de buitenste randen van de aangegeven route en staat een flat, die zo verlicht is dat deze gebruikt wordt als markeringspunt voor een aanvliegroute. In Badhoevedorp

wordt veel overlast veroorzaakt door grondlawaai ook op plekken die relatief ver van de startbanen liggen. In Badhoevedorp hebben de mensen eigenlijk constant last van grondlawaai. Dit lawaai overstemt het lawaai van de A9. In Hoofddorp is sinds de aanleg van de Polderbaan ook veel meer overlast. Het wisselt per dag en over de 24-uur, afhankelijk van o.a. wind. Het is onvoorspelbaar, je weet nooit wanneer, hoe lang en hoeveel overlast je zult krijgen. Boetes wegens te laag vliegen gaan naar luchthaven, dus hebben geen effect.

Genoemde verbetervoorstellen

- * Het invoeren van geluidsnormen voor grondlawaai.
- * Het (onderzoeken van effecten van) opstellen van geluidswallen tegen grondlawaai
- * Niet meer remmen op de motoren bij het landen.
- * Gebruik alternatieven. Sleep vliegtuigen naar startpunten.
- * Overlast verdelen over alle banen
- * Luchthavens in Europa allemaal 's nachts sluiten
- * De Continuous Descent Approach (CDA) ook voor de dag invoeren
- * Het aanbieden van een 6-weekse vakantie aan de gehinderde inwoners
- * Geluidwerende voorzieningen aanbrengen (zie Zaventum)
- * Ontwerp een streng nachtregime en stem dat Europees af zodat nergens nachtvluchten mogelijk zijn.

2.3 Hoofdvraag 3: Stank- & roetoverlast voor inwoners minimaliseren?

Genoemde positieve ervaringen

geen

Genoemde negatieve ervaringen

Stank (kerosine)

Stankoverlast door kerosine. Tot dusverre weinig aandacht gekregen, maar er is vermoeden van schadelijke effecten voor de gezondheid. De stank doet zich vooral voor bij windstilte en mist en wordt op mooie, zonnige dagen als extra vervelend ervaren. Zomers kun je niet meer buiten. Nu meer stankoverlast dan vroeger in Hoofddorp. De kerosine emissies zijn hoog. Schiphol is te beschouwen als een benzinepomp in een woonomgeving. Bij oostenwind is de kerosinestank zo groot dat alle ramen dicht moeten blijven.

Roet (vervuiling)

De luchtverontreiniging is zwaar onderbelicht, het is een onzichtbare vervuiling. Door motortechiek (vermengen met lucht) zie je vervuiling niet of minder, maar is er nog steeds. Op kozijnen, bij sneeuw, op boot. Meer Carpatiëntjes in de klas, maar onduidelijk in hoeverre dat te maken heeft met Schiphol. Geen emissieheffing. Elk ander bedrijf moet heffingen betalen, Schiphol niet. Veel roetneerslag → kankerverwekkende stoffen. Milieuvveruiling door een zwarte fijne stof die overal op blijft plakken (zwarte aanslag op mijn witte tuinmeubelen, uit mijn neus). De aanwezigheid van Schiphol leidt tot enorme verkeersstromen op de grond die ook hun negatieve milieueffecten hebben.

Antistank en- roetbeleid

Er is een klankbordgroep gezondheidseffecten, maar die komt nooit bij elkaar. De gezondheidseffecten worden wel onderzocht maar er gebeurt niets met die onderzoeken. Er wordt hierover weinig gecommuniceerd. CROS: Geen aandacht voor kerosinestank . Bureaucratische details noemen, steeds opnieuw, zoals datum, tijdstip, sinds wanneer al last, duur overlast etc. Drempels opwerpen i.p.v. klachtenregistratie en –analyse. Tanken op Schiphol is te goedkoop. Dit leidt tot helemaal volgetankte vliegtuigen. En dat heeft negatieve effecten voor het geluid en de emissies.

Genoemde verbetervoorstellen

- * Kerosine heffing invoeren
- * Onderzoek doen naar gezondheidsrisico's luchtverontreiniging (fijn stof).

2.4 Hoofdvraag 4: Wat kan Schiphol zelf doen?

Genoemde positieve ervaringen

- * De pogingen van Schiphol om beter contact met de burgers te maken (de houding van Cerfontaine).
- * Subsidiemogelijkheden van het Schipholfonds.
- * De recente aanpassingen van vliegroutes hebben positief uitgewerkt op deel van Zwanenburg.
- * Schiphol probeert op diverse manieren omwonenden te betrekken bij de ontwikkeling van Schiphol (CROS, websites etc.).
- * Schiphol doet al veel voor de omwonenden. Het sponsort diverse activiteiten voor de jeugd en de aanleg van speeltuinen en groene zones.

Genoemde negatieve ervaringen

Wantrouwen

Schiphol heeft een zeker 'autisme' in de omgang met de omwonenden van het vliegveld. Schiphol is een moeilijke onderhandelingspartner. Schiphol doet alleen toezeggingen als ze sterk onder druk wordt gezet, zoals bij Rozenburg. Schiphol is onbetrouwbaar in het nakomen van toezeggingen over het baangebruik. Toezeggingen van Schiphol over opkopen van huizen wordt niet nagekomen. De verkeersleiding wijkt af van de procedures waardoor geluidsoverlast ontstaat. Nachtvluchten en afwijkingen te hooi en te gras. Er is niets terecht gekomen van de kwalificatie 'milieubaan'! Het is onduidelijk wat er met de heffingen gebeurt, komen die wel ten goede aan de gedupeerden. Schiphol maakt 'slim' gebruik van de normen. Dat wil zeggen dat ze zich formeel aan de regels houden, maar die wel in de door henzelf gewenste richting zo inventief mogelijk 'oprekken'. Schiphol draagt zelf weinig bij aan oplossingen, zelfs als Schiphol hier een rol in zou kunnen vervullen.

Baanbeleid

Verdeling over banen. 34 % van stijgend verkeer via Kaagbaan. Kan verdeling niet evenwichtiger over alle banen. Zwanenburgbaan nu ook meer overlast dan vroeger. Deze overlast wordt mede veroorzaakt door het remmen op de motoren. Het voorstel van een piloot (remmen met remmen i.p.v. op motoren) is nooit opgevolgd. Dit wordt alleen nog op Schiphol toegestaan, op heel veel andere vliegvelden niet meer. Er zijn blijkbaar andere (economische) motieven in het spel om dit op te leggen. Nu staat er geen sanctie op het afremmen op de motoren. Daardoor treedt er ook geen gedragsverandering op.

Baanstelsel

Kom terug op de keuze voor een tangentieel banenstelsel op Schiphol (voordeel: hoe de wind ook is, je kunt starten; nadelen: vreet ruimte, geeft geluidsoverlast én milieuvervuiling over veel grotere ruimte) en kies voor een parallel twee banenstelsel zoals op London Heathrow, Frankfurt, Brussel (nadeel: iets windgevoeliger; voordelen: benodigde oppervlakte kleiner, geluid- en milieuoverlast beperkt tot kleiner gebied en ook hoge doorstroom snelheid mogelijk). Doorgaan met een parallelle filosofie (intensivering middels twee banen gebruik) – binnen een tangentieel stelsel is onzinnig (vergt nog meer extra banen). Kopieer Londen en breek alles af wat daarvoor in de weg staat (Zwanenburg). Wie durft?

Vertrekroutes

Routes niet geoptimaliseerd. Vroeger wel, althans geoptimaliseerd met het oog op voorkomen geluidhinder. Er zijn steeds meer toestellen die van de voorgeschreven routes afwijken. Kleine vliegtuigen en helikopters worden buiten de voorgeschreven routes om 'weggewerkt'. Onveiligheid na de start, want in de klimfase van de vlucht worden boven bebouwing draaimanoeuvres uitgehaald. Het "nominale pad" zou niet over bebouwing mogen gaan in verband met veiligheid. De vliegtuigen wijken nog verder uit dan de tolerantiegebieden toestaan. Alle vliegroutes zijn tijdelijk. Dit brengt grote onzekerheid met zich mee. De hinder die propellervliegtuigen (veelal van overheidsdiensten) opleveren wordt niet meegenomen in de metingen en zij worden door de verkeersleiding i.v.m. vertragen doorstroom buiten de officiële routes veel te laag over bebouwde kom gedirigeerd. De tolerantiegebieden zijn in het algemeen veel te groot waardoor in toenemende mate over de bestaande woonbebouwing wordt gevlogen.

Ontwikkeling

Nu ca. 440.000 vliegbewegingen. Tot 530.000 bestaat er bestuurlijke ruimte, maar technisch nog lastig in te vullen ("virtuele geluidsemmertjes" beperken gebruik op bepaald moment/plaats). Maar Schiphol wil binnen 15 jaar doorgroeien naar 630.000 of zelfs 800.000. Er dreigt een 2^e Kaagbaan, maar verdere groei van Schiphol op deze locatie is onacceptabel.

Informatie

Er wordt door de luchthaven niet dagelijkse informatie verstrekt over waar, op welke banen, gestart en geland zal worden. Als men dit van te voren weet, dan kan men hier rekening mee houden. Informatie over Schiphol en de wet schieten tekort. Het is onbekendheid welke banen open en dicht zijn (waarom en voor hoe lang).

Genoemde verbetervoorstellen

- * Het zelfreinigende vermogen van Schiphol activeren door hen zelf criteria te laten ontwikkelen voor het toetsen van hun activiteiten
- * Wees creatief en probeer zelf ook de problemen voor omwonenden op te lossen.
- * Verbied vliegtuigen te remmen op hun motoren en handhaaf dit verbod met geldboetes. Opbrengst van deze boetes voor gedupeerden.
- * Kopieer parallel twee banenstelsel van Londen en breek alles af wat daarvoor in de weg staat (Zwanenburg).
- * Er moet duidelijkheid van Schiphol komen over de toekomstplannen van de luchthaven waarbij alle kaarten op tafel worden gelegd.

2.5 Hoofdvraag 5: Negatieve effecten in ruimtelijke ordening minimaliseren?

Genoemde positieve ervaringen

- * De verbeteringen van de weginfrastructuur in de gemeente Haarlemmermeer, die de werkzaamheden rond Schiphol met zich meebrengen
- * Infrastructuur is verbeterd, bijvoorbeeld Driemerenweg.
- * Bereikbaarheid verbeterd door busbaan Zuidtangent.
- * De goede treinverbindingen die in de nabijheid van Schiphol zijn en worden gerealiseerd.
- * Schiphol lekker dichtbij als je wilt vliegen.
- * Recreatiemogelijkheden: Spotterplaats en vrij entree Schiphol Plaza.
- * Doordat er weinig woningbouw wordt toegestaan is er een relatief stabiele huizenprijs en blijft het groen in het gebied rond Schiphol

Genoemde negatieve ervaringen

Infrastructuur

Er zijn toegangswegen naar woningen plotseling zonder aankondiging afgesloten . Deze ingrepen in de infrastructuur hebben grote consequenties voor bereikbaarheid van woning/bedrijf. Schiphol is een geografisch obstakel door zijn ligging: de afstand Hoofddorp - Amsterdam steeds groter. Polderbaan doorsnijdt fietsverbindingen (jeugd moet enorm om rijden). De ont- / aansluiting van het onderliggende wegennet (OWN) op de ontwikkeling van het hoofdwegennet (HWN) loopt achter. Alle extra infrastructuur in en om de Haarlemmer ten spijt is de fileproblematiek nog steeds hetzelfde. De filevorming die onder meer plaatsvindt op de A4 en de N201 wordt te laat aangepakt

Kleine kernen

In de Haarlemmermeer kan op veel plaatsen uitstekend gewoond worden, ook met het huidige baangebruik, maar door de overheidsregels (Luchthaven Indelingsbesluit en Nota Ruimte) is het niet mogelijk daar te bouwen. Hierdoor stagneert de groei in deze gebieden, daalt het voorzieningsniveau (bijvoorbeeld winkels, sportvoorzieningen en OV) en wordt wonen in deze plaatsen (de kleine kernen) daardoor minder aantrekkelijk

Rode Zone

In de “Rode zone” moeten de bewoners weg, maar niemand koopt hen uit. Een aantal kreeg alleen een aanbod om het huis te verkopen, maar niet het bedrijf en de bedrijfsruimte bij het huis. Zij moesten ook op korte termijn beslissen (binnen 1 jaar). Dit aanbod was zo onacceptabel (geen inkomsten meer) dat zij het moesten weigeren. Maar nu zij niet weg kunnen, willen zij wel in staat zijn om hun situatie op een andere manier verbeteren of aan te passen aan hun behoeften (opgroeiende kinderen, vergroting bedrijf) door bijvoorbeeld iets aan hun huis (uit- aanbouw) te verbeteren. Dit mogen zij echter niet. Wel zien zij om zich heen allemaal andere gebouwen verrijzen. En wanneer zij daarover hun beklag doen hebben de bewoners het gevoel van het kastje naar de muur te worden gestuurd.

Woningen

Het is vreemd dat Schiphol, een luchthaven gelegen in één van de meest dichtstbevolkte gebieden, steeds maar verder uitbreid. De huizenprijzen dalen nog steeds, de huizen blijken onverkoopbaar. Maar wel hoge WOZ-tarieven. De overheid biedt de zwaarst getroffen burgers geen ‘fatsoenlijke’ mogelijkheid om te verhuizen. En het is onduidelijk waar je met je problemen rond huisvesting heen kunt. Een verdere uitbreiding van Hoofddorp (woningbouwontwikkeling) is hierbij een rare zet van de gemeente. De ontwikkeling van Vrijschot onbegrijpelijk

PKB-Schiphol

Relatie PKB en bestemmingsplan. Door de PKB- Schiphol is bedrijf/woning in rode gebied gekomen. Gemeente heeft 5 jaar gedaan over wijziging bestemmingsplannen en stelt dat er geen relatie is met de PKB. Schade geclaimd met buurtbewoners via ingehuurde jurist. Tweemaal adviesindicatie ontvangen, niet meer dan een fooi (eerst € 300,-, daarna € 3.000,-). Schuld van de gemeente. Gemeente nalatig geweest in omgaan met wijziging bestemmingsplan. Niet volgens de regels, zie dikke boekwerken over PKB en bestemmingsplannen. Recht hebben en recht krijgen zijn in deze gemeente echter 2 verschillende dingen. In de eerste kamer is ooit de motie Baarda aangenomen. De uitleg die meestal aan deze motie wordt gegeven klopt niet. Er is wel degelijk sprake van dezelfde bescherming als in de PKB was vastgelegd.

Spotterplaats

Ontsluiting spotterplaats. Trekpleister voor heel veel mensen, maar waarom geen betere voorzieningen. Vooral onveilig parkeren, geen toiletvoorzieningen. Kans om Gemeente/Schiphol positief imago te geven bij liefhebbers. Er zijn geen goede spotterplaatsen langs de Polderbaan. Nu parkeren de spotters in grote getallen op / langs de weg en ontstaan er gevaarlijke situaties.

Landschap

De omgeving (het landschap) in de Haarlemmermeer verrommelt door de oprukkende gebouwen en infrastructuur. Het lijkt wel of er geen plan achter zit. Het is niet mooi, niet netjes. Vroeger was het ruim, overzichtelijk en mooi. In verhouding (activiteiten versus ruimte) is het ruimtebeslag van Schiphol veel te groot.

Genoemde verbetervoorstellen

- * Huizen opkopen van bewoners
- * Verleng de periode waarin je kunt beslissen over de verkoop van je huis.
- * In uitkoopregeling uitgaan van taxatie ex ante (woning en bedrijf), gebudgetteerde kosten van na- isolatie en verhuiskosten vergoeding.
- * Stop met ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties.
- * Verplaats Schiphol naar zee
- * Kijk voor verdere uitbreiding vliegverkeer naar ontwikkeling van een tweede luchthaven bijvoorbeeld in Flevoland.

2.6 Hoofdvraag 6: Veiligheid voor inwoners vergroten?

Genoemde positieve ervaringen

geen

Genoemde negatieve ervaringen

Kans op ongelukken

Schiphol blijft een risico voor de mensen die in de omgeving wonen. Er kan een ongeluk gebeuren, met een enorm groot effect en door het alsnog toenemende vliegverkeer wordt het risico dat er een ongeluk gaat gebeuren steeds groter. Een extra baan in de toekomst is onaanvaardbaar gezien de extra vliegbewegingen.

Kans op aanslagen

De beveiliging van Schiphol is onvoldoende. De kans op een succesvolle aanslag van terroristen is groot (zie roof die onlangs heeft plaatsgevonden). En de gevolgen van een dergelijke aanslag kunnen ook voor de omgeving groot zijn. De angst hiervoor is toegenomen. Daarnaast gaat de beveiliging van Schiphol ten koste van de beveiliging in de directe omgeving van Schiphol. In de discussie over verplaatsing van Schiphol kon Schiphol niet in zee worden aangelegd omdat dat nadelig zou zijn voor vogels. Daarmee worden vogels belangrijker dan mensen gemaakt.

Maatregelen

Het is onbekend of het bij rampen wel goed geregeld is. Zijn er draaiboeken, wordt er mee geoefend en wat zijn de resultaten. Met andere woorden werken die rampenplannen wel?

Genoemde verbetervoorstellen

* Hek om landing- en startbanen

2.7 Hoofdvraag 7: Economische macht in goede banen leiden?

Genoemde positieve ervaringen

- * Schiphol is goed voor de werkgelegenheid
- * Schiphol heeft een economisch belang voor Nederland als geheel.
- * Als Schiphol weggaat, gaat Noord Holland failliet
- * Werken in de buurt waar je woont.
- * De gemeente Haarlemmermeer heeft zich door de ontwikkeling van Schiphol verder kunnen uitbreiden.

Genoemde negatieve ervaringen

Economische effecten Schiphol

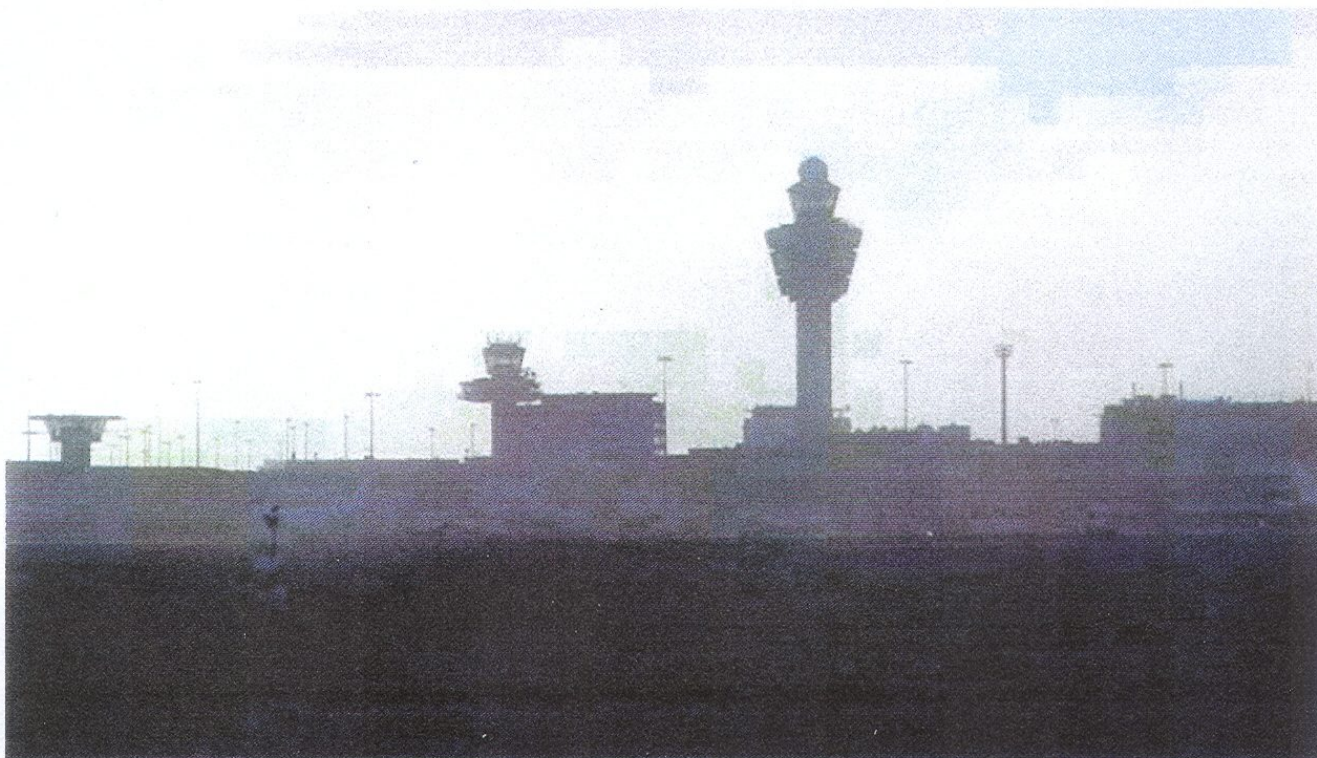
Wat koopt de regio voor Schiphol als economische motor van Nederland. Belang blijft achter bij de suggesties, n.l. 1 % van werkgelegenheid en ca. 2% van BNP. Niet onbelangrijk, maar toch ander beeld dan voorgespiegeld. Daarnaast wordt dure grond verspeeld die beter voor andere functies gebruikt kan worden en levert de grote “overstapfunctie “ van Schiphol meer milieuschade dan economisch gewin op.

Economische macht Schiphol

De economische macht van Schiphol is zo groot dat de rijksoverheid de oren laat hangen naar Schiphol en minder naar de burgers, de gemeente en de provincie. Alles wat Schiphol wil gebeurt hoe dan ook. De regels worden steeds aangepast om Schiphol ter wille te zijn .Er wordt te eenzijdig naar de economische belangen gekeken . De mensen hebben geen keuze. De overheid (provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer) heeft een belang bij Schiphol en oefent als gevolg daarvan te weinig druk uit om iets voor elkaar te krijgen

Genoemde verbetervoorstellen

- * Beperk de overstapfunctie van Schiphol.
- * Onderzoek het economische belang van Schiphol eens goed. Als die echt zo groot is dan kunnen de gedupeerden toch op een goede manier worden gecompenseerd. Als het economische belang echter tegenvalt, moet Schiphol op slot (niet verder uitbreiden).



Bijlage II en III

Verslag consultatiebijeenkomsten Haarlemmermeer
4 april 2005 en 11 april 2005

Bijlage II:

Verslag consultatiebijeenkomst Haarlemmermeer
4 april 2005

Verslag groep I

Begeleider : xxxxxxxx

Deelnemers:

- | | |
|----------------|---|
| 1. xxxxxxxxxx | bewoner Dassenbos |
| 2. xxxxxxxxxx | bewoner Waterwolf, tevens lid Dagelijks Bestuur Milieudedefensie |
| 3. xxxxxxxxxx | bewoner Nieuw Vennep Noord |
| 4. xxxxxxxxxx | bewoner, v/h einde Aalsmeerbaan, nu Jacob Obrechtlaan, Hoofddorp |
| 5. xxxxxxxxxx | 31 jaar bewoner Nieuw Vennep, Welgelegen. Laatste 2 jaar veel meeroverlast dan vroeger. |
| 6. xxxxxxxxxx | idem |
| 7. xxxxxxxxxx | bewoner Hoofdweg, pal naast Polderbaan |
| 8. xxxxxxxxxx | idem |
| 9. xxxxxxxxxx | ruim 30 jaar bewoner Nieuw Vennep |
| 10. xxxxxxxxxx | bewoner, tevens bestuurslid dorpsraad Vijfhuizen |
| 11. xxxxxxxxxx | idem |

Toehoorders:

xxxxxxx	Ministerie VROM, gedetacheerd bij V&W
xxxxxxx	Gemeente Haarlemmermeer, afd. Communicatie
xxxxxxx	fractieassistent PvdA
xxxxxxx	raadslid VVD

I. Positieve praktijkervaringen

- Economisch belang voor NL als geheel. Wij maken ook gebruik van vliegtuig voor vakantie, economische motor, werkgelegenheid etc.
- Infrastructuur is verbeterd, bijvoorbeeld Driemerenweg
- Deze consultatieronde. Ook aanwezigheid/deelname van raadsleden is positieve uitzondering, want in voorgaande inspraakrondes niet aanwezig c.q. niet uitgenodigd
- Indirect economisch belang, maar wel onevenwichtige verhouding lasten en lusten
- Economisch belang, werk naast de deur. Bovendien worden bepaalde klachten snel verholpen, bijvoorbeeld als pannen van het dak gewaaid zijn na laag overvliegen.
- Werkgelegenheid, direct economisch belang.
- Bereikbaarheid is verbeterd door busbaan Zuid-Tangent. Kosten van vliegen zijn laag.

II. Negatieve praktijkervaringen (geclusterd)

Cluster 1: Gevoed wantrouwen

1. Beloften worden niet waargemaakt: Niet alleen beloften van Cerfontaine, maar structureel worden beloften niet nagekomen. Bijvoorbeeld over luchtverontreiniging, onderzoek bedreiging gezondheid, aandeel van Schiphol in totale verontreiniging.
2. Onbetrouwbare gegevens: Adviezen, maatregelen etc. zijn niet gebaseerd op concrete en toetsbare meetgegevens, maar op resultaatgerichte (gemanipuleerde) rekenmodellen die een wetenschappelijke toets niet doorstaan. Burgers krijgen geen mogelijkheden om contraonderzoek te doen of zelf metingen te (laten) verrichten.
3. Wantrouwen: Prof. Berkhout heeft zich teruggetrokken omdat hij zich door V&W niet wilde laten misbruiken (zie bijlage "Dossier Schiphol, relaas van een falend democratisch proces"). Keuze van meetpunten, geluidscontouren die precies ophouden bij woonwijk, etc. etc.

4. Continue cyclus van ons voor de gek houden. Definities en werkwijzen (geluid, grondlawaai, metingen, vervuilingstoffen), werken met gemiddelden en rekenmodellen.
5. Metingen door de Provincie onbetrouwbaar. Volgens dit onderzoek hebben wij geen stankoverlast, want met gebruikte techniek kan kerosinestank niet worden gemeten. Gemiddelden gebruikt, geen piekbelasting.
6. Plaats meetpunten: Op de gekste plaatsen want zogenaamd geen medewerking. Kan bij ons in de tuin.
7. Geluidscontouren: Opstellers hebben geen benul van luchtvaart. Wij zouden geen last krijgen, contouren lopen precies langs woonwijk c.q. zijn na nieuwbouw alsnog terug gelegd naar grens woonwijk. Grondlawaai is begrip geworden vanaf 2003, want zolang vliegtuig niet in de lucht is, is geen sprake van vliegtuiglawaai. Theoretische landingsplek op polderbaan is uitgangspunt, niet de feitelijke.
8. Rekenfout? : Gesuggereerd werd dat er een rekenfout was gemaakt m.b.t. landen en starten van aantal vliegtuigen binnen bepaalde tijd. Getuigt van verwijtbaar onbenul of we worden opnieuw gewoon belazerd.
9. Meetpuntmanipulatie: De vliegroutes worden zodanig ontworpen dat er tussen de handhavingpunten door gevlogen wordt om betere geluidberekening resultaten te verkrijgen en overschrijding van de geluidsnormen te voorkomen. Zo is de vertrekroute tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep bijvoorbeeld zodanig verlegd dat tussen de handhavingpunten bij Hoofddorp en Nieuw Vennep door gevlogen wordt (de Spijkerboor vertrekroute). Daardoor wordt handhavingpunt 43 minder belast en is er nauwelijks kans op overschrijding van de geluidsnormen. Echter de route volgt hierna een bocht over Nieuw Vennep Noord. Gevolg veel geluidsoverlast in Nieuw Vennep, maar geen overschrijding in het handhavingpunt 43.
10. Onbetrouwbaar meten. Niet integraal, niet objectief/toetsbaar, geen aandacht voor frequentie, tijdsduur en tijdstippen, gemiddelden in plaats van pieken. Dus geen realistisch beeld van werkelijke overlast.

Cluster 2: Luchtverontreiniging/stank

1. Stankoverlast door kerosine. Tot dusverre weinig aandacht gekregen. Vermoeden van schadelijke effecten voor de gezondheid, zie onderzoek huisarts.
2. Gezondheid bedreigd. Niet bewijsbaar volgens deskundigen, maar ook niet aangetoond dat geen gevaar bestaat (zie punt 8). Risicovolle stoffen zitten erin.
3. Vervuiling onzichtbaar. Door motortechniek (vermengen met lucht) zie je vervuiling niet of minder, maar is er nog steeds. Op kozijnen, bij sneeuw, op boot.
4. Geuroverlast. Afhankelijk van windrichting. Nu meer dan vroeger in Hoofddorp
5. Meten luchtverontreiniging. Objectief laten vaststellen/meten door RIVM of andere onafhankelijke partij. Meettechniek niet geschikt voor kerosine. Groot aantal receptoren was verdwenen.
6. Geen emissieheffing. Elk ander bedrijf moet heffingen betalen, Schiphol niet. Zijn gebruikers (vervuilers) van onze lucht
7. Roetaanslag

Cluster 3: Vliegroutes en planning

1. Kaagbaan. Nu wel overlast om de 2 minuten.
2. Verdeling over banen. 34 % van stijgend verkeer via Kaagbaan. Kan verdeling niet evenwichtiger over alle banen. Zwanenburgbaan nu ook meer overlast dan vroeger.
3. In full reverse. Voorstel van piloot (afwijzen van remmen op de motor, met extra lawaai) is nooit opgevolgd. Wordt alleen nog op Schiphol toegestaan, op heel veel andere vliegvelden niet meer.
4. Er is sprake van grote geluidsoverlast ten gevolge van startend verkeer vanaf de Kaagbaan in zuidwestelijke richting, de zogenaamde Spijkerboor vertrekroute, waarvan het nominale pad van de vliegroute over Nieuw Vennep / Getsewoud Noord loopt. De geluidsoverlast wordt versterkt doordat de vliegtuigen ten

gevolge van de eerste lage bocht direct na de start weinig hoogte winnen en er in de bocht extra vermogen door de vlieger dient te worden bijgezet. De vliegtuigen vliegen laag boven Nieuw Vennep Noor op een hoogte van slechts 700 meter (2000 ft). Ook vanuit het oogpunt van externe veiligheid is dit uiterst onwenselijk.

5. Routes niet geoptimaliseerd. Vroeger wel, althans geoptimaliseerd met het oog op voorkomen geluidhinder. Nu zijn er blijkbaar andere (economische) motieven in het spel bij optimaliseren.
6. Onveiligheid na de start. In klimfase van vlucht worden boven bebouwing draaimanoeuvres uitgehaald. Het "nominale pad" zou niet over bebouwing mogen gaan in verband met veiligheid.
5. Externe (on)veiligheid .Angst is toegenomen. Groepsrisico wordt buiten beschouwing gelaten, maar is zeker aanwezig, onder andere door terrorismedreiging. Boetes wegens te laag vliegen gaan naar luchthaven, dus hebben geen effect.

Cluster 4: Rol politiek

1. Gemeente verschuilt zich achter Den Haag. CROS is een wassen neus. Gemeente maakt geen vuist en komt onvoldoende op voor belangen en zorgen van burgers.
2. Gemeente niet aanspreekbaar. Laat het spel over aan anderen, tussen Amsterdam en Schiphol resp. tussen Provincie en Rijksoverheid. Onmacht/onwil ?
3. Gehoor vinden. Burgers vinden onvoldoende gehoor bij gemeente, bij CROS, bij luchtvaart sector zelf en bij Ministerie.
4. Politiek heeft zich laten in pakken. Bewonersgroepen tegen elkaar uitgespeeld. Eenheid vormen!

Cluster 5: Grondlawaai

1. Geluidshinder. Niet alleen door overkomend vliegverkeer, maar ook door grondlawaai, afhankelijk van windrichting. Wordt niet beschouwd als vliegtuiglawaai.
2. Norm grondlawaai. Niet in de wet opgenomen, niet officieel. Flauwekul redenering om binnen de algemene normen te kunnen blijven.
3. ARBO normen. Voor luchthaven zouden identieke normen (bijv. ARBO normen) moeten gelden als voor elk ander bedrijf.

Cluster 6: Nachtlawaai

1. Nachtproblematiek. In theorie mag niet gevlogen worden tussen ca. 01.30 en 04.15 uur, m.u.v. Kaagbaan en Polderbaan en bij extreme omstandigheden. Praktijk is anders, zo leert ervaring op ongeveer 500 meter afstand van baan!
2. Nachtlawaai. Enorme verstoring van levensritme.

Cluster 7: Klachtenprocedure

1. Murw. Bewoners klagen niet meer. Afhoudende reacties, geen effect, angst voor waardevermindering (ook druk door burens die willen verkopen). Maar vooral omdat men murw is geworden.
2. CROS. Geen aandacht voor kerosinestank. Bureaucratische details noemen, steeds opnieuw, zoals datum, tijdstip, sinds wanneer al last, duur overlast etc. Drempels opwerpen i.p.v. klachtenregistratie en -analyse.

Cluster 8: Diversen

1. Lesvluchten. Vervangen door vrachtverkeer?
2. Onbereikbaarheid. Toegangsweg woning plotseling, zonder aankondiging, afgesloten.
3. Geluidswal. Oplossing voor de ene bewonersgroep, werpt probleem op voor andere door weerkaatsen van geluid.
4. Huizenprijzen. Dalen nog steeds, huizen blijken onverkoopbaar. Maar wel hoge WOZ-tarieven.

5. Haarlemmerbos. Beloofde groenstroken, hoe miniem ook, zijn nog steeds niet aangelegd. Alleen al dom uit psychologisch motief. Maar in Haarlemmerbos kan je nu ook al niet meer rustig wandelen. Waar nog wel, waar compenseren met aanleg echt bos in plaats van groenstrook?

III Verbetervoorstellen

- Hubs zijn Europees probleem, dus ook Europees oplossen want anders oneerlijke concurrentie. Hubs alleen in dunbevolkte gebieden c.q. nieuwe gebieden. Zie internationale voorbeelden (o.a. Osaka).
- Aantal vluchten door echte kosten toe te rekenen aan vliegverkeer c.q. deze zichtbaar te maken. Nu veel verborgen subsidies. Reële prijzen rekenen om alternatieven (OV etc.) goed te kunnen vergelijken.
- Optimaliseren van uitvlieg- en aanvliegroutes, beter uitkijken met het oog op geluidsoverlast voor woningen.
- Overlast verdelen over alle (6) banen.
- Luchthavens in Europa allemaal 's nachts sluiten (ivm concurrentie).
- CROS opheffen, als het niet echt een onafhankelijk en professioneel instituut kan zijn/worden. Verantwoordelijkheid weghalen bij gemeente. Governance/toezicht regelen, ook vanuit onpartijdige hoek.
- Meer druk zetten vanuit of door gemeente. Opkomen voor de burgers, zoals een goed huisvader betaamt.
- Meetnet verbeteren. Gemeente zelf doen of laten doen (uitbesteden), maar in ieder geval volkomen los van Schiphol en met wetenschappelijke toetsing/toezicht.
- Optimaliseren van vliegroutes wat betreft doelstelling (wat willen we ermee bereiken) primair richten op bebouwing (voorkomen/beperken geluidhinder). En niet primair gericht op verhogen capaciteit luchthaven.
- Politiek moet ons serieus gaan nemen en kunnen nemen, maar ook zelf zorgen dat ze serieus genomen kunnen worden. Niet met kluitje in het riet laten sturen.
- Handhaving. Regels en normen zijn er genoeg (bijv. boetes), maar handhaven en zorgen dat het pijn doet bij overtreding (vervuiler betaalt).
- Groepsrisico en externe veiligheid opnemen in nieuwe wet, o.a. in verband met terrorismedreiging.
- Grenzen aan de groei. Stoppen met groeiscenario door overstapmogelijkheden te beperken. Hub niet zien als knooppunt, maar als bestemmingspunt.
- Geluidsschermen. Onderzoek doen naar absorptiemogelijkheden van geluid en emissie. Is zowel psychologisch als feitelijk/inhoudelijk van belang.
- Grondlawaai in de wet en uitvoeringsbesluiten opnemen
- Meetmethoden : Zorgvuldig, integraal, niet gebaseerd op rekenmodellen maar op facts, uitdrukken in dba's zoals in alle andere gevallen, wetenschappelijk verantwoord.
- Taxiën met behulp van tractor/treklier naar polderbaan. Meer dan 10 km, ruim 20' grondlawaai per vliegtuig.
- Geprojecteerde bos eindelijk realiseren. Overlast naar rato compenseren.
- Luchthaven verplaatsen (Markerwaard, eiland in Noordzee)
- De handhavingpunten dienen zodanig te worden dat de woonbebouwing wordt beschermd tegen geluidsoverlast en het niet mogelijk is om vliegroutes te ontwerpen tussen punten door. Er is bijvoorbeeld geen handhavingpunt bij Nieuw Vennep Noord, waardoor startverkeer van Kaagbaan onbeperkt over deze woonbebouwing kan vliegen zonder kan op overschrijding van de geluidsnormen.
- I.v.m. voorkomen geluidsoverlast en verbeteren veiligheid dienen vliegroutes ontworpen te worden waardoor vliegtuigen niet meer direct na start in een lage bocht over woonbebouwing kunnen vliegen zoals de huidige Spijkerboorroute vertrekroute. Twee verbetervoorstellen:
 1. Verleg het draaipunt meer naar het noorden (vliegtuigen vliegen dan over agrarische corridor tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep)

2. Verleg de vertrekroute meer naar het zuiden om het zuiden van Nieuw Vennep heen (hierdoor kunnen vliegtuigen hoogte winnen boven het agrarisch gebied in het verlengde van de kaagbaan, alvorens naar het noorden te draaien).

IV Reflectie door de deelnemers

Goed om op deze manier gehoord te worden en ook elkaars ervaringen te horen. Samenvattend wordt gesteld:

- a. Schiphol krijgt altijd gelijk.
- b. Burgers zijn en worden continu en systematisch belazerd en bedonderd
- c. Gemeente biedt onvoldoende tegenwicht, komt te weinig op voor de echte belangen van bewoners.
- d. Feitelijk zijn wij allemaal verliezers, ook van de Polderbaan. De beoogde dubbelfunctie (milieubaan !) blijkt "dubble talk".
- e. In de evaluatie moet niet uitsluitend gekeken worden naar de effecten van de gerealiseerde Polderbaan. Je moet kijken naar het totale proces van besluitvorming. Vanaf het begin is door bewoners bezwaar aangetekend, maar zijn hun belangen ondergeschikt gemaakt en gemanipuleerd (het wordt beter, dat kunnen we pas bekijken als de baan er is etc.). Na realisatie is men op die toer doorgedaan om de effecten zo positief mogelijk voor te stellen. In de evaluatie moet je nu ook de bestuurlijke moed hebben om kritisch te kijken naar oorzaak en gevolg.

Bijlage : Dossier Schiphol, relaas van een falend democratisch proces (xxxxxxxxxx DD, 05-04-05

Verslag groep 2

Begeleider : xxxxxxx

Deelnemers:

- | | |
|---------------|---|
| 1. xxxxxxxxxx | bewoner voor 5e baan |
| 2. xxxxxxxxxx | bewoner |
| 3. xxxxxxxxxx | bewoner lid Baanbrekersgroep Nieuw Vennep |
| 4. xxxxxxxxxx | bewoner dichtbij nieuwe baan |
| 5. xxxxxxxxxx | bewoner Nieuw Vennep |
| 6. xxxxxxxxxx | bewoner (Landleeuw) |
| 7. xxxxxxxxxx | bewoner (huis tegen 25 KE grens?) |
| 8. xxxxxxxxxx | idem |
| 9. xxxxxxxxxx | bewoner (ondervindt zeer ernstige hinder) |

Toehoorders:

xxxxxxx Schiphol
 xxxxxx gemeente
 xxxxxx VVD-raadslid
 Journalisten Haarlems Dagblad, wethouder en fractievoorzitter van de PvdA (namen niet genoteerd slechts een deel van de tijd aanwezig)

I. Positieve praktijk ervaringen

- Gemeente doet alles goed (scholen, woningen, voorzieningen, wegen, e.d.) behalve niet t.a.v. Schiphol!
- Schiphol is een belangrijke economische factor voor welvaart en welzijn toch vond een deel dat de lusten/lasten wat scheef zijn verdeeld tussen lokaal en nationaal
- Dat de gemeente zelf geluid is gaan meten
- Dat de gemeente dit vanavond heeft georganiseerd
- De Continuant Descent Approach (CDA) in de nachtelijke uren (glijvlucht)

II. Negatieve praktijkervaringen

Cluster 1 : Geluid

1. Met oostenwind veel last van stijgende vliegtuigen (grondlawaai)
2. Meten moet ook in de grensgebieden
3. Er zijn geen lawaainormen met sancties voor bewoners zoals in de ARBO-situatie
4. Snelwegen hebben wel geluidswallen en startbanen alleen prikkeldraad
5. Laagfrequent geluid is moeilijk te keren

Cluster 2 : Politiek

1. Geluidsmeten Noord Nieuw Vennep is niet toegekend
2. De politiek heeft sinds 1970 gefaald met het Schipholbeleid
3. Verdere groei van S. is onacceptabel
4. Laag frequent geluid staat niet beschreven in de wet
5. Als het niet in de wet staat bestaat het niet!
6. De locatie Schiphol is ongeschikt voor verder uitbreiding
7. De gemeente heeft een zorgplicht t.a.v. de huidige bewoners

Cluster 3: Stank, trillingen en roetoverlast

1. Zorgen over de vervuiling van de lucht in verband met klimaat en dat deze onvermeld is als factor van vervuiling
2. Zorgen voor de wereld van morgen voor mijn kinderen en mijn kleinkinderen
3. Na het geluid komt de roetoverlast (ook mentaal houdt het niet op)

4. Mijn huis trilt
5. Kerosinestank bij mijn woning (dichtbij de baan)
6. Mensen (dus ook terroristen) kunnen zo bij de vliegtuigen komen
7. Vluchten op de fiets weg om rust te vinden; helaas moeten we weer terug

Cluster 4: Gebruik Schiphol

1. Vertrekroutes zijn niet optimaal
2. Externe veiligheid klopt niet
3. Nachtvluchten en afwijkingen te hooi en te gras
4. Toezeggingen van Schiphol over opkopen van huizen wordt niet nagekomen
5. Angst voor het charterseizoen t.a.v. vroege dagvluchten m.n. via Polderbaan
6. Informatie over Schiphol en de wet schieten tekort

Cluster 5: Diversen

1. De woningbouw stagneert
2. De prijzen van huizen dalen
3. Door de locatie van Schiphol en zijn cargofunctie wordt veel verkeer op de weg veroorzaakt met extra hinder

III. Top negatieve praktijkervaringen (*in rangorde*)

1. Bewoners kennen niet de bescherming van de ARBO-wetgeving t.a.v. lawaai, stank, trillingen e.d. (aangepast)
2. De gemeente heeft een zorgplicht t.a.v. de huidige bewoners
- 3a. Zorgen voor de wereld van morgen voor mijn kinderen en kleinkinderen (zie ook bijlage brief van de heer. Schenke)
- 3b. Kerosinestank bij woningen

IV. Verbetervoorstellen

- De Continuant Descent Approach (CDA) ook voor de dag invoeren
- Hek om landing- en startbanen in verband met de beveiliging
- Een echt consequent sanctiebeleid per incident
- Het aanbieden van een 6-weeksevakantie aan gehinderde bewoners
- Huizen opkopen van bewoners (met stip genoteerd!)
- Het zelfreinigend vermogen van Schiphol activeren door hen zelf criteria te laten ontwikkelen t.b.v. toetsing van hun activiteiten (niet verschuilen achter!)
- Gemeente doe wat je toe zegt te doen (geluid meten Nieuw Vennep Noord!)
- Geoptimaliseerde uitvliegroutes (treintjespatroon)
- Geluidwerende voorzieningen kijk ook eens hoe men dat doet in de VS en in België (Zaventum)
- Wees creatief en probeer de problemen op te lossen!!!

Verslag groep 3

Begeleider:

xxxxxx

Deelnemers:

1. xxxxxxxxxx Bewoner, ex-piloot, irriteert zich aan de vliegbewegingen
2. xxxxxxxxxx Bewoner Zwanenburg West, veel last van nieuwe Polderbaan
3. xxxxxxxxxx Gevlucht' uit Zwanenburg, vindt in Nieuw Vennep weer geen rust
4. xxxxxxxxxx Bewoner Zwanenburg West, wil stem laten horen om de waarheid te vertellen
5. xxxxxxxxxx Lid van de 'Baanbreker groep' en van Milieudefensie
6. xxxxxxxxxx Bewoner Aalsmeerderbrug, veel last van de Aalsmeerbaan
7. xxxxxxxxxx Bewoner Aalsmeerderbrug, vraagt zich al jaren af waarom haar woning niet binnen de geluidsnorm valt
8. xxxxxxxxxx Bewoner Hoofddorp, geïnteresseerd in de problematiek en is benieuwd hoe er met klachten wordt omgegaan

Toehoorders:

- xxxxxxx Journalist Haarlems Dagblad
 xxxxxxx Medewerker CROS
 xxxxxxx Medewerker CROS

I. Positieve praktijkervaringen

- De werkgelegenheid die Schiphol biedt
- De poging die er worden ondernomen door de overheden en Schiphol om beter contact met de burgers te maken (bijvoorbeeld het organiseren van deze avonden en de houding van Cerfontaine)
- De verbetering van de weginfrastructuur in de gemeente Haarlemmermeer die de werkzaamheden rond Schiphol met zich mee brengen

II. Negatieve praktijkervaringen

Cluster 1: Leefbaarheid

1. Het leefmilieu wordt 'verpest'.
2. De geluidsoverlast is de afgelopen jaren veel erger geworden
3. Het grondlawaai is vooral ook erg op plekken die relatief ver van de startbanen liggen
4. De luchtverontreiniging is zwaar onderbelicht
5. De gezondheidseffecten worden wel onderzocht maar er gebeurt niets met die onderzoeken
6. De situatie in Nieuw Vennep is de laatste tijd ernstig verslechterd
7. Ondanks alle beloftes zijn er nog steeds veel nachtvluchten. De laatste tijd lijkt er zelfs helemaal geen nachtregime meer te zijn.

Cluster 2: Overheid

1. De overheid neemt onvoldoende haar verantwoordelijkheid om de burger te beschermen tegen de negatieve effecten van Schiphol
2. Er is in het verleden teveel gebouwd op ongeschikte locaties en dat gaat nog steeds door
3. 'Vluchten helpt niet'; ook verhuizen naar een rustiger locatie blijkt geen zekerheid te bieden
4. De overheid biedt de zwaarst getroffen burgers geen 'fatsoenlijke' mogelijkheid om te verhuizen.
5. Het is onduidelijk waar je met je problemen rond huisvesting heen kunt.
6. De gemeente Haarlemmermeer ontwikkelt geen visie op Schiphol, zoals Haarlem dat wel doet, en voert dus ook geen gericht en consistent beleid.

Cluster 3: Polderbaan

1. Door de komst van de Polderbaan is het aantal vluchten enorm gegroeid
2. Er is niets terecht gekomen van de kwalificatie 'milieubaan'!

Cluster 4: Economisch belang is overheersend

1. De verhouding tussen bieden van werkgelegenheid en negatieve effecten voor de omgeving is zoek.
2. Alles wat Schiphol wil gebeurt hoe dan ook.
3. De regels worden steeds aangepast om Schiphol ter wille te zijn
4. Er wordt te eenzijdig naar de economische belangen gekeken
5. De mensen hebben geen keuze
6. Hoe ga je om met de enorme groei in de toekomst waar nu weer over gepraat wordt?

Cluster 5: 'Meten is weten'

1. Het geluid wordt niet goed gemeten
2. KE als norm is waardeloos
3. Zwaar gehinderde bewoners vallen om onduidelijke redenen buiten de geluidsnormen
4. De (groeps)risico's op de grond worden te weinig meegenomen
5. Er is niets gedaan met de rapporten van professor Berkhout
6. Er is een klankbordgroep gezondheidseffecten, maar die komt nooit bij elkaar
7. Er wordt niet goed omgesprongen met de geluidsisolatie
8. Het is onduidelijk wat er met de heffingen gebeurt, komen die wel ten goede aan de gedupeerden?
9. Er zijn steeds meer toestellen die van de voorgeschreven routes afwijken
10. De hinder die propellervliegtuigen opleveren wordt niet meegenomen in de metingen
11. Kleine vliegtuigen en helikopters worden op piektijden (omdat zij de doorstroom vertragen) buiten de voorgeschreven routes om 'weggewerkt'. Dit levert extra geluidshinder met zich mee.
12. De kleine vliegtuigen – meestal niet commercieel, maar veelal van overheidsdiensten (politie, kustwacht etc.) – wijken zo af van het reguliere vliegverkeer dat de verkeersleiding hen via de kortste routes (bijv. rechtover Hoofddorp Oost) en zo laag (tot op 500 voet) mogelijk laat aankomen en vertrekken. Wettelijk toegestaan boven bebouwde kom is minimaal 1000 voet.
13. De klachtenregistratie door CROS is niet onafhankelijk

III. Top negatieve praktijkervaringen

1. De overheid neemt onvoldoende haar verantwoordelijkheid om de burger te beschermen tegen de negatieve effecten van Schiphol.
2. Het leefmilieu wordt 'verpest'.
3. De verhouding tussen bieden van werkgelegenheid en negatieve effecten voor de omgeving is zoek.
4. Er is in het verleden teveel gebouwd op ongeschikte locaties en dat gaat nog steeds door.

IV. Verbetervoorstellen

- Stop met de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties.
- Gebruik opgelegde boetes om getroffen en te compenseren.
- Maak een scheiding tussen passagiers- en vrachtluchten en gebruik Schiphol alleen maar voor de passagiersvluchten.
- Neem als overheid een duidelijke zorgplicht op je voor gedupeerden.
- Behandel Schiphol als een normaal bedrijf dat zich aan de regels moet houden.

- Hanteer strakke milieugrenzen die voor alle partijen gelden.
- Ontwikkel als gemeente Haarlemmermeer een visie op Schiphol.
- Ontwerp een streng nachtregime en stem dat Europees af zodat nergens nachtvluchten mogelijk zijn en andere luchthavens daar dus geen concurrentievoordeel uit kunnen halen.
- Handhaaf de regels streng. Vooral die voor het weren van oude vliegtuigen.
- Kom terug op de keuze voor een tangentieel banenstelsel op Schiphol (voordeel : hoe de wind ook is je kan starten; nadelen : vreet ruimte, geeft geluidsoverlast én milieuvervuiling over veel grotere ruimte) en kies voor een parallel twee banenstelsel zoals op London Heathrow, Frankfurt, Brussel (nadeel : iets windgevoeliger; voordelen: benodigde oppervlakte kleiner, geluid- en milieuoverlast beperkt tot kleiner gebied en ook hoge doorstroom snelheid mogelijk). Doorgaan met een parallelle filosofie (intensivering middels twee banen gebruik) – binnen een tangentieel stelsel is onzinnig (vergt nog meer extra banen). Kopieer Londen en breek alles af wat daarvoor in de weg staat (Zwanenburg). Wie durft ??

Verslag groep 4

Begeleider : xxxxxxxxxx

Deelnemers:

1. xxxxxxxxxx bewoner Nieuw Vennepe
2. xxxxxxxxxx bewoner Rijssenhou
3. xxxxxxxxxx bewoner Badhoevedorp
4. xxxxxxxxxx bewoner Nieuw Vennepe
5. xxxxxxxxxx bewoner Hoofddorp
6. xxxxxxxxxx idem
7. xxxxxxxxxx idem
8. xxxxxxxxxx bewoner Zwanenburg

Toehoorders :

xxxxxxx	gemeente Haarlemmermeer	xxxxxxx	Raadslid VVD
xxxxxxx	gemeente Haarlemmermeer	xxxxxxx	Raadslid VVD
xxxxxxx	gemeente Haarlemmermeer	xxxxxxx	Raadslid PvdA
xxxxxxx	Schiphol Group		Raadslid Groen Links
xxxxxxx	gemeente Haarlemmerliede - Spaarnwoude		

I . Positieve praktijkervaringen

- Boven Nieuw Vennepe is het sinds het in gebruik nemen van de Polderbaan iets minder luidruchtig.
- Het project geluidshinder en het isoleren van de woningen heeft geholpen (binnen de woning wel ten minste).
- In december 2004 is er een andere uitvliegroue gekozen waardoor het in Badhoevedorp stiller is geworden. De vraag is wel: voor hoe lang?
- Achttien jaar geleden is het huis geïsoleerd en daarmee is de situatie verbeterd.
- Het lawaai per vliegtuig is enorm afgenomen. Overigens zijn er wel weer meer vliegtuigen gekomen.

II. Negatieve praktijkervaringen**Cluster 1: Economie**

1. De economische macht van Schiphol is zo groot dat de rijksoverheid de oren laat hangen naar Schiphol en minder naar de burgers, de gemeente en de provincie.
2. Het is vreemd dat Schiphol, een luchthaven gelegen in één van de meest dichtstbevolkte gebieden, steeds maar verder uitbreid. Hiermee wordt tevens dure grond verspeeld die beter voor andere functies gebruikt kan worden.
3. De functie van Schiphol is erg belangrijk voor de economie, maar het overstappen draagt hier maar in beperkte mate aan bij. De overstapfunctie heeft veel milieueffect maar geen of weinig economisch effect.
4. Schiphol is een mainport maar ook mainports kunnen 's nachts dicht.
5. In de omgeving van Schiphol vestigen zich bedrijven vanwege hun relatie met de luchthaven. Bij bepaalde bedrijven is het de vraag of zij wel echt luchthavengebonden zijn.

Cluster 2: 2-sporen beleid

1. Het 2-sporen-beleid werkt niet. Het is onmogelijk om zowel Schiphol uit te breiden als de milieubelasting te verlagen.
2. De compensaties voor de overlast in de vorm van een groenvoorziening, een speeltuintje, etc. werkt niet.
3. Het 2-sporen-beleid werkt ook niet, omdat de groei van Schiphol niet samengaat met een groei van het aantal woningen.

Cluster 3: Geluid

1. In Zwanenburg hebben de mensen last van extra lawaai van startende vliegtuigen.
2. In Zwanenburg hebben mensen last van laag overvliegende vliegtuigen.
3. In Hoofddorp Noord hebben de mensen zowel overdag als 's nachts veel last van het start- en grondlawaai. Opvallend is dat dit niet in de wet staat. De wet heeft betrekking op het geluid vanaf het moment van opstijgen.
4. Het remmen op de motoren leidt tot extra lawaai.
5. In Nieuw Vennep hebben de mensen last van het uitvliegen buiten de daarvoor aangegeven route of in de buitenste randen van de aangegeven route. Dit veroorzaakt veel overlast.
6. Nog steeds zijn 's nachts 15.000 bewegingen per jaar toegelaten. Dat zijn er 40 per nacht.
7. In Badhoevedorp hebben de mensen constant last van grondlawaai. Dit lawaai overstemt het lawaai van de A9.
8. In Nieuw Vennep staat een flat die is verlicht en daardoor gebruikt lijkt te worden als aanvliegeroute. Dat veroorzaakt extra geluidsoverlast in het gebied.
9. Bij zuidwestenwind is er overlast van startende vliegtuigen op de Kaagbaan.

Cluster 4: Houding

1. De mensen uit Zwanenburg worden niet echt serieus genomen.
2. Niet alle mensen die last hebben van Schiphol zeggen hier ook iets van, omdat ze op één of andere wijze gelieerd zijn aan Schiphol.

Cluster 5: Divers

1. Schiphol blijft een risico voor de mensen die in de omgeving wonen. Er kan een ongeluk gebeuren, met een enorm groot effect.
2. Er is veel gepruts geweest bij het isoleren van de woningen. Vroeger was dit vooral bureaucratisch van aard, onlangs was het ook technisch.
3. De beveiliging van Schiphol gaat ten koste van de beveiliging in de directe omgeving van Schiphol.
4. In de discussie over verplaatsing van Schiphol kon Schiphol niet in zee worden aangelegd omdat dat nadelig zou zijn voor vogels. Daarmee worden vogels belangrijker dan mensen gemaakt.

III Top negatieve praktijkervaringen

1. De economische macht van Schiphol is zo groot dat de rijksoverheid de oren laat hangen naar Schiphol en minder naar de burgers, de gemeente en de provincie.
2. Het 2-sporen-beleid werkt niet. Het is onmogelijk om zowel Schiphol uit te breiden als de milieubelasting te verlagen.
3. De compensaties voor de overlast in de vorm van een groenvoorziening, een speeltuintje, etc. werkt niet.

IV Verbetervoorstellen

- De boetes kunnen in een gezamenlijke pot worden gedaan waaruit verbeteringen in het openbaar vervoer in gemeentelijke kernen zouden kunnen worden gefinancierd.
- Verder nadenken over een tweede luchthaven, zodat de overlast meer wordt gespreid. Een optie die al vaker naar voren is gekomen, is Flevoland.
- Beperken van de HUB-functie (de overstapfunctie) van Schiphol. Deze functie zorgt voor relatief veel overlast en levert relatief weinig op.
- Maak een goed onderscheid tussen maatregelen voor de korte termijn en voor de lange termijn.
- Bestrijd op korte termijn geluidsoverlast.
- Wees eerlijk naar de burgers toe. Ook als je niet goed nieuws hebt. Behandel hen als volwassenen.
- Om de overlast van het grondlawaai terug te dringen kan eenvoudigweg worden gekozen voor de oplossing van geluidsbarrières in de vorm van geluidswallen of groen.
- De gemeente moet een keuze maken wat wel en wat niet mag. Geen én-én.
- 's Nachts geen vluchten, ook niet over dunbevolkt gebied.
- De Polderbaan is mislukt dus nu moet worden overgegaan op het verspreiden van de overlast over alle 6 de banen van Schiphol.
- Lawaaiige vliegtuigen zouden extra moeten worden belast.
- Degene die weg wil, zou dit moeten kunnen.
- Zwanenburg afbreken.
- Geluidsarme vliegtuigen. Dan ook wel de geluidsruimte die hierdoor ontstaat toekennen aan degene die met geluidsarme vliegtuigen vliegt en niet op de grote hoop gooien.

: **Bijlage III**

Verslag consultatiebijeenkomst Haarlemmermeer
11 april 2005

Verslag groep I

Begeleider : xxxx

Deelnemers:

- | | |
|---------------------|--|
| 1. xxxxxxxxxx | bewoner/ondernemer Rozenburg |
| 2. xxxxxxxxxx | bewoner/ondernemer Beinsdorp |
| 3. xxxx xxxxx | bewoner Aalsmeerderbrug, alleen gebruiker Schiphol |
| 4. xxxxxxxxxx | bewoner Hoofddorp |
| 5. xxxx xxx | bewoner/ondernemer Het Kabel, roodgebied 53 Ke |
| 6. xxxxxxxxxxxxxxxx | inwoner Hoofddorp |

Toehoorders:

xxxxxx	secretaris CROS
xxxxxxx	journalist Witte Weekblad
xxxxxxx	accountmanager Gemeente Haarlemmermeer

I. Positieve praktijkervaringen

- Schiphol lekker dichtbij als je wilt vliegen
- Isolatie van de huizen, meer dan 1 ton geïnvesteerd
- Werken in de buurt waar je woont
- Minder herrie dan vroeger in Zwanenburg
- Idem in Buitenveldert, want die baan wordt nu minder gebruikt
- Goede/verbeterde infrastructuur, wegen
- Recreatiemogelijkheden, spotterplaats en Schiphol Plaza zonder entreekosten
- Schiphol: een mooi bedrijf
- Subsidiemogelijkheden Schipholfonds

II. Negatieve praktijkervaringen (geclusterd)

Cluster 1: Geluidsoverlast

1. Meer geluidsoverlast in Hoofddorp.
2. Sinds aanleg Polderbaan veel meer overlast. Woon hier 11 jaar. De eerste 9 jaar nooit last gehad, nu wel. Het wisselt per dag en over de 24-uur, afhankelijk van o.a. wind. Maar meer wel dan geen last. Bovendien onvoorspelbaar, je weet nooit wanneer, hoe lang en hoeveel overlast je zult krijgen.
3. In Toolenburg-Oost wordt een enorme geluidsoverlast ervaren door opstijgende vliegtuigen. Onafhankelijk van de windrichting wordt deze overlast ervaren sinds de zomer van 2003(opening polderbaan). Het betreffen echter vliegtuigen die opstijgen van de Kaagbaan. Voorheen vlogen deze vliegtuigen niet in de buurt van Toolenburg-Oost en was er geen sprake van overlast

Cluster 2: Uitkopen bewoners

1. Alleen het huis opkopen. Kreeg alleen een aanbod om het huis te verkopen, maar niet het bedrijf en de bedrijfsruimte (bedrijf bij huis). Bovendien moest ik binnen 1 jaar beslissen om me wel/niet uit te laten kopen. Daarna: kans verkeken.
2. Uitbreidingsmogelijkheden beperkt. In rode gebied ingedeeld, maar nu mag ik mijn bedrijf niet uitbreiden. Verkopen kan ook niet (onder Kaagbaan), dus in dubbele houdgreep van de gemeente annex Schiphol.
3. RO-status wassen neus. Als je weg wilt en kunt (financieel gezien), dan krijg je zogenaamd een voorkeursbehandeling. Geen reëel recht, een papieren optie die fungeert als schaamlap voor onrecht ons aangedaan.
4. Ambtelijke willekeur. Er blijken in de buurt toch enkele bedrijven opgekocht, n.l. de bedrijfsruimten/schuren waarin bedrijf gevestigd was. Als de gemeente mij dat had aangeboden (huis + schuur uitkopen), dan was ik erop ingegaan. Waarom de een wel, de ander niet ?

Cluster 3: Gezondheidsrisico ?

1. Carapatiëntjes. Meer Carapatiëntjes in de klas, maar onduidelijk in hoeverre dat te maken heeft met Schiphol.
2. Signalen, vragen, onduidelijkheden m.b.t. gezondheid. Onderzoek huisarts, verhalen van bewoners. Waarom geen onafhankelijk/betrouwbaar onderzoek ?

Cluster 4: Onbetrouwbare overheid

1. Onvolledige, onjuiste, gemanipuleerde en niet tijdige informatie. Bijvoorbeeld:
 - Aalsmeerderbaan zou misschien zelfs gesloten worden. Gebruik meer dan 100% toegenomen
 - Door aanleg Polderbaan zou het allemaal beter worden. Vorig jaar meer geklaagd dan ooit.
 - Ontelbare trucjes door Gemeenten, Provincie, Rijk, Schiphol. Denken ze dat we gek en goedgelovig zijn ?
2. Schiphol als economische motor van Nederland. Belang blijft achter bij de suggesties, n.l. 1 % van werkgelegenheid en ca. 2% van BNP. Niet onbelangrijk, maar toch ander beeld dan voorgespiegeld.
3. Dovemansoren. Schiphol en de Gemeente willen niet luisteren naar klachten, hebben te weinig oog voor belangen van bewoners.
4. List en bedrog. Argwaan wordt voortdurend gevoed. Zelfs met veel goede wil is het moeilijk te blijven geloven in goede bedoelingen, beloften etc. "We willen geen trucjes meer", wordt gezegd. Ja ja, maar waarom niet minder ?
5. Geen eerlijke informatie. Vanaf 1999, het moment dat ik hier ben komen wonen, alleen oneerlijke informatie. Als het complex, bezwaarlijk of nog onduidelijk is, zeg het dan eerlijk. Niets scheidt meer wantrouwen dan achterhouden van info of onjuiste voorstelling van zaken.
6. Belangen van burens. Schiphol krijgt altijd zijn zin. Niet altijd onterecht, wij zien belang ook wel. Maar belangen van de burens van S. worden vergeten !

Cluster 5: Bestemmingsplan

1. Relatie PKB en bestemmingsplan. Door de PKB-Schiphol is bedrijf/woning in rode gebied gekomen. Gemeente heeft 5 jaar gedaan over wijziging bestemmingsplannen en stelt dat er geen relatie is met de PKB. Schade geclaimd met buurtbewoners via ingehuurde jurist. Tweemaal adviesindicatie ontvangen, niet meer dan een fooi (eerst € 300,-, daarna € 3.000,-).
2. Schuld van de gemeente. Gemeente nalatig geweest in omgaan met wijziging bestemmingsplan. Niet volgens de regels, zie dikke boekwerken over PKB en bestemmingsplannen. Recht hebben en recht krijgen zijn in deze gemeente echter 2 verschillende dingen.
3. Schiphol mag veel, zo niet alles. Gemeente heeft (financieel) belang bij bouwplannen van Schiphol (leges, economische ontwikkeling, groei, bedrijfsvestigingen etc.).

Cluster 6: Infrastructuur

1. Ontsluiting spotterplaats. Trekpleister voor heel veel mensen, maar waarom geen betere voorzieningen. Met name onveilig parkeren, geen toiletvoorzieningen. Kans om Gemeente/Schiphol positief imago te geven bij liefhebbers.
2. Afsluiten van wegen. Ingrepen in de infrastructuur hebben grote consequenties voor bereikbaarheid woning/bedrijf.

Cluster 7: Diversen

1. Bouwplannen Hoofddorp West. Gemeente Haarlemmermeer wil graag bouwen, maar roept klachten en onvrede in de toekomst op. Kijk verder dan de neus lang is, leer van ervaringen met o.a. Polderbaan.
2. Ontwikkeling vliegveld. Nu ca. 440.000 vliegbewegingen. Tot 530.000 bestaat er bestuurlijke ruimte, maar technisch nog lastig in te vullen ("virtuele geluidsemmertjes" beperken gebruik op bepaald moment/plaats). Maar Schiphol wil binnen 15 jaar doorgroeien naar 630.000 of zelfs 800.000.
3. Dreiging 2^e Kaagbaan.

III. Top negatieve praktijkervaringen

1. Meer geluidsoverlast via Kaagbaan in Hoofddorp
2. Alleen uitkopen van huis, niet van bedrijf.
3. Beperking van uitbreidingsmogelijkheden in rode gebied.
4. Onduidelijkheid over gezondheidsrisico's
5. Toekomstplannen, bouwplannen Hoofddorp West en uitbreiding Schiphol

IV. Verbetervoorstellen

- Periode waarin je kan beslissen over uitkoopregeling > 1 jaar
- In uitkoopregeling uitgaan van taxatie ex ante (woning + bedrijf), gebudgetteerde kosten van na - isolatie en verhuiskostenvergoeding.
- Wateropvang en drijvende kassen bij Kaagbaan. Daardoor economische bedrijvigheid op plek die nergens anders voor geschikt is zonder kans op gevaar van vogels.
- Meer/beter spreiden van vliegroutes
- Aanleg geluidsschermen
- Stillere motoren. Maatschappijen bevoordelen met stillere motoren c.q. harde eisen stellen aan vervuilers. Heeft al goed gewerkt, kan nog beter.
- Minder vliegvakanties. Ga uit in eigen land, beter voor de economie dan S.
- Aan- en uitvliegroutes verder van Hoofddorp vandaan.
- Niet afbuigen boven Hoofddorp (extra lawaai)
- Vliegtuigen indelen in herrieklassen en daar beleid op richten (positieve en negatieve sancties, zorgen voor handhaving).
- Sector zelf laten beslissen hoe zij omgaan met geluidseisen (geluidsbudget met kosten per gebruiksoort/tijdstip. Nu al gebruikt, maar kan beter).
- Onderzoek naar gezondheidsrisico's, medische consequenties
- Schiphol verplaatsen naar elders, bijvoorbeeld in zee.
- Beperken van de overstapfunctie. Nu 50% van reizigers/verkeer door Hub.
- Als het dan toch moet (Hub), dan aantoonbaar economisch nut optimaliseren door verblijfstijd in/rond hub te verlengen (voorbeeld verblijfsrecreatie Amsterdam).
- Met TGV naar grote hubs in Europa.
- Schiphol kan toch concurrentie met internationale Europese hubs niet aan. Focus nu op regiofunctie met goede infrastructurele verbindingen en versterken van regionale economische bedrijvigheid die zich rond S. ontwikkelt.
- Veel betere informatievoorziening (betrouwbaar, tijdig, eerlijk etc.) over ontwikkelingen, achtergronden, vragen, twijfels, onzekerheden etc.
- Kerosine heffing invoeren.
- Echt ruimhartig, flexibel en creatief omgaan met belangen/schades van burgers. Niet alleen in financiële termen, maar ook in de vorm van kansen, kavelkeuze.
- Niet naar de letter van de wet handelen voor uitsluitend burgers. Voor Schiphol wordt heel rekkelijk omgegaan met regels en voorschriften, zij mogen uiteindelijk alles of krijgen het toch voor elkaar. Dan niet de burgers overleveren aan de preciezen.
- Ruimhartig zijn m.b.t. kavel/locatiekeuze en beslisperiode.

- Commissie instellen waarin alle belanghebbende partijen zijn vertegenwoordigd t.b.v. verhuizing 45 Ke (is er geweest).
- Proactieve en actieve opstelling door de Gemeente. Burgers actief benaderen met informatie en voorstellen, niet beperken tot mededeling in regionale bladen. Actief meedenken met hun belangen op langere termijn, ook en vooral als zij niet gereageerd hebben.
- Leren van het verleden bij ontwikkelen van bouwplannen. S. groeit harder en sneller dan de gemeente bestemmingsplannen kan aanpassen.
- Echt geluid meten in plaats van werken met rekenmodellen.

Verslag groep 2 Begeleider : xxxxxxxxxxxx

Deelnemers:

1. xxxxxxxxx bewoner wijk Overbos
2. xxxxxxxxx bewoner Zwanenburg lid De Baanbrekers
3. xxxxxxxxx bewoner Hoofddorp centrum
4. xxxxxxxxx bewoner Overbos
5. xxxxxxxxx bewoner Overbos
6. xxxxxxxxx bewoner Zwanenburg West
7. xxxxxxxxx bewoner Halfweg en gevraagd door de commissie van de dorpsraad Zwanenburg om aanwezig te zijn

Toehoorders

xxxxxxxxxxxxxx

I. Positieve praktijk ervaringen

- Als Schiphol weggaat gaat Noord Holland failliet
- Goede infrastructuur om Haarlemmermeer
- Plekken aangelegd voor spotters langs de Polderbaan
- Ook een leuk fietspad aangelegd met ruigten erin
- Dat de gemeenten dit soort avonden organiseert
- Verbeterde inzet van de gemeente voor geluidsisolatie

II. Negatieve praktijkervaringen

Cluster 1: Economie

1. Vraagtekens bij de economische betekenis Schiphol (veel transitie en goedkope vluchten)
2. Wat koopt de regio voor Schiphol

Cluster 2: Gezondheid

1. Veel roetneerslag → kankerverwekkende stoffen
2. Kerosine overlast bij laaghangende bewolking (en toegenomen)

Cluster 3: Overlast

1. Zwanenburg West wordt zowel door Polderbaan als Zwanenburg baan geteisterd
2. Zwanenburg West lawaai extreem toegenomen
3. Je kunt niet meer buiten leven in de zomer
4. Zomers kun je niet meer buiten

Cluster 4: Grondlawaai

1. Last van het grondlawaai vooral in de vroege ochtend
2. Grondlawaai is een heel intense energierijke vorm van lawaai zowel voelen als horen
3. Laag frequent geluid wordt in de modellen weg gewerkt
4. Ontwikkeling van Vrijschot onbegrijpelijk
5. Grondlawaai lijkt gekoppeld aan de Polderbaan
6. Geen rekening gehouden met grondlawaai bij de ontwikkeling van Schiphol
7. Geluidsnormen houden geen rekening met laagfrequent geluid

Cluster 5: Schiphol bedrijfsvoering

1. In- en uitvliegroutes worden niet secuur gebruikt (te veel bandbreedte)
2. onbekendheid over welke banen open en dicht zijn (waarom en voor hoe lang)

Cluster 6: Ruimtelijke ordening

1. Schiphol is een geografisch obstakel door zijn ligging; de afstand Hoofddorp - Amsterdam steeds groter
2. Polderbaan doorsnijdt fietsverbindingen (jeugd moet enorm om rijden)

Cluster 7: Politiek

1. Gemeente te veel aan de leiband van het Rijk i.v.m. Schiphol
2. De overheid houdt zich niet aan haar afspraken
3. Een extra baan in de toekomst is onaanvaardbaar gezien de extra vliegbewegingen
4. Schiphol zit in het CROS terwijl die commissie standpunten inneemt t.a.v. Schiphol
5. Voortdurend oprekken van normen
6. Meetpunten worden niet op de meest lawaaiige punten neer gezet
7. Geen erkenning van de overlast
8. CROS te onzichtbaar
9. Verhaal over uitvliegroutes door Schiphol deugt niet
10. Murw geslagen omdat klachten niet serieus genomen worden
11. Schiphol lijkt wel een tsunami/natuurgeweld; je houdt het niet tegen
12. Verdere uitbreiding van Hoofddorp (woningbouwontwikkeling) is een rare zet van de gemeente
13. Er wordt wellicht niet meer geklaagd

Cluster 8: veiligheid

1. Risico's externe veiligheid onaanvaardbaar hoog
2. Veiligheidsrisico's toegenomen door extra vliegverkeer
3. Onbekendheid (vraagtekens bij) of het bij rampen wel goed geregeld is (zijn er draaiboeken/ wordt er wel geoefend en wat zijn de resultaten???)
4. Is er voor bewoners wel een grens getrokken voor de mate van onveiligheid
5. Werken die rampenplannen wel

III. Top negatieve praktijkervaringen (2 en 3 gelijk geëindigd)

1. Grondlawaai is een heel intens (energierijk) → gaat overal doorheen
- 2a Veel roetneerslag → kankerverwekkende stoffen
- 2b Zwanenburg West extreem door lawaai geteisterd (ook een stip gekregen)
3. Kerosinestank tot in de slaapkamers bij laaghangende bewolking

Apart besproken / geselecteerd:

1. Geen erkenning van bezwaren bewoners door overheden en Schiphol
2. Gemeente te veel aan de leiband van het Rijk

IV. Verbetervoorstellen

- Het ontwikkelen van kantoormuren (gebouwen) op de juiste afstand van de startbanen om het laagfrequent geluid te beperken
- Leg gekantelde kavels (dijkjes) rondom de Polderbaan richting de bebouwde kom
- Medische aandacht voor de gevolgen van laag frequent geluid bekendheid daarmee bij de milieudienst Rijnmond Rotterdam
- Hou je aan de in- en uitvliegroutes (minimaal overlast bewoners staat voorop)
- CROS laat je zien; wees transparant en richt je meer naar buiten
- Beslissers over Schiphol minimaal 2 maanden per jaar een woningruil aangaan met door het lawaai getroffen bewoners (plus - plussituatie)
- Iedere passagier betaalt 1 euro en die opbrengst komt ten goede aan de gedupeerden van Schiphol
- Verplaats Schiphol naar zee
- Transitoverkeer naar andere luchthavens (in het oosten)
- Onafhankelijke meetorganisatie

- Gemeente ga verhuisbewegingen na om de ernst te onderzoeken
- Een gratis cursus liplezen aanbieden
- Het geven van boetes (wie, wanneer, waarvoor) openbaar maken en de boetes gebruiken voor gedupeerden
- Leren van andere luchthavens
- Grondlawaai meenemen in de normering
- Controle op de naleving van normering en het opleggen van sancties door een onafhankelijke organisatie
- Compensatie bieden voor de overlast
- Opkoopregeling marktconform
- Planschade
- Meer isolatie
- Geluidmeters uitdelen aan de bevolking
- Vliegtuigen uitrusten met naverbranders
- Minder taxiënde vliegtuigen
- Creatief nadenken over het gebruik van het luchtruim inclusief de locatie en het gebruik van vliegvelden
- Meer openheid!

Speciale aandacht voor het gevoel van de deelnemers dat de burgers niet gehoord worden. Het lijkt of er niets is gedaan met al de bezwaren uit het verleden. Er is bij de deelnemers een behoorlijk portie wantrouwen jegens de politiek en Schiphol.

Verslag groep 3

Begeleider: xxxxxxxxx

Deelnemers:

- | | |
|--------------|--|
| 1. xxxxxxxxx | Bewoner, lid Dorpsraad Zwanenburg Halfweg |
| 2. xxxxxxxxx | Bewoner, voorzitter Dorpsraad Rijsenhout, betrokken geweest bij het beleid rond Schiphol |
| 3. xxxxxxxxx | Bewoner, lid wijkraad Linqunda |
| 4. xxxxxxxxx | bewoner van Zwaanshoek |
| 5. xxxxxxxxx | Bewoner, lid van de stichting ORA-belangen |
| 6. xxxxxxxxx | Bewoner, lid Stichting Platform Leefmilieu regio Schiphol, raadslid Groen Links |
| 7. xxxxxxxxx | Bewoner, secretaris Dorpsraad Badhoevedorp |
| 8. xxxxxxxxx | Bewoner, voorzitter Dorpsraad Zwanenburg Halfweg |

Toehoorders:

- | | |
|---------|---|
| xxxxxxx | Adviseur luchthavenzaken gemeente Haarlemmermeer |
| xxxxxxx | Milieugezondheidskundige GGD Amstelland - de Meerlanden |
| xxxxxxx | Raadslid CDA |

I. Positieve praktijkervaringen

- Schiphol is goed voor de werkgelegenheid (3x genoemd)
- De recente aanpassing van de vliegroutes die positief heeft uitpakkt voor een deel van Zwanenburg
- Schiphol zorgt ervoor dat de 'open ruimte', in ieder geval het zicht op de horizon, in de Haarlemmermeerpolder min of meer behouden blijft
- Er zijn veel meer vliegbewegingen dan vroeger terwijl er minder geluidshinder is.
- Gemak van een luchthaven dichtbij voor eigen gebruik.
- Je kunt altijd boodschappen doen
- De Polderbaan heeft ertoe geleid dat de geluidsoverlast in delen van Zwanenburg minder is geworden
- Door de groei van Schiphol is de infrastructuur in de gemeente Haarlemmermeer behoorlijk verbeterd.

II. Negatieve praktijkervaringen

Cluster 1: Overheid

1. In de eerste kamer is ooit de motie Baarda aangenomen. De uitleg die meestal aan deze motie wordt gegeven klopt niet. Er is wel degelijk sprake van dezelfde bescherming als in de PKB was vastgelegd.
2. In de Haarlemmermeer kan op veel plaatsen uitstekend gewoond worden, ook met het huidige baangebruik, maar door de overheidsregels (Luchthaven Indelingsbesluit en Nota Ruimte) is het niet mogelijk daar te bouwen. Dit is met name een probleem voor de kleine kernen
3. Schiphol wordt niet behandeld als normaal industrieel bedrijf dat zich moet houden aan de regelgeving inzake industrielawaai. Dit zou een aanpak zijn die het probleem van het grondlawaai kan reduceren.
4. Doordat de kleine woonkernen niet kunnen groeien daalt het voorzieningenniveau (bijvoorbeeld winkels, sportvoorzieningen en OV) en wordt wonen in deze kleine kernen minder aantrekkelijk
5. De tolerantiegebieden zijn veel te groot waardoor in toenemende mate over de bestaande woonbebouwing wordt gevlogen.
6. Beloftes worden niet nagekomen. Dit bevestigt het beeld van de onbetrouwbare overheid. Het 'foutje' is hiervan maar een van de voorbeelden.
7. De gezondheidseffecten worden wel onderzocht maar er gebeurt niets met die onderzoeken. Er wordt hierover weinig gecommuniceerd.

8. De uitvliegprocedures worden niet gehandhaafd. Dit leidt ertoe dat inwoners de contouren 'niet meer geloven'.
9. Het is onduidelijk waarom de contour op 20 KE ligt. Het vermoeden bestaat dat deze grens is bepaald omdat er een dubbele agenda is waar bijvoorbeeld het idee om nieuwe banen aan te leggen onderdeel van uit maakt.
10. De veiligheidszones hebben een negatieve invloed op de plaatsen rond Schiphol.
11. De gemeente Haarlemmermeer staat buitenspel. Het beleid rond Schiphol wordt in de praktijk bepaald door het rijk.
12. Omwonenden zijn jarenlang 'misleid' over de effecten van de Polderbaan.
13. Er is aan de bewoners slechte voorlichting gegeven over de verdeling van de geluidshinder.
14. Inwoners voelen zich niet vertegenwoordigd door CROS. Het lijkt soms een soort schaamlap. Vooral de communicatie en de organisatie deugen niet. De ervaringen met het klachtenmeldpunt zijn wat beter.

Cluster 2: Baan- en routegebruik

1. Schiphol maakt 'slim' gebruik van de normen. Dat wil zeggen dat ze zich formeel aan de regels houden, maar die wel in de door henzelf gewenste richting zo inventief mogelijk 'oprekken'.
2. Alle vliegroutes zijn tijdelijk. Dit brengt grote onzekerheid met zich mee.
3. De vliegtuigen wijken nog verder uit dan de tolerantiegebieden toestaan.

Cluster 3: Milieueffecten

1. De aanwezigheid van Schiphol leidt tot enorme verkeersstromen op de grond die ook hun negatieve milieueffecten hebben.
2. Stank!
3. Toename van grondlawaai.
4. Luchtverontreiniging, bijvoorbeeld roet en fijn stof.
5. De kerosine emissies zijn hoog. Schiphol is te beschouwen als een benzinepomp in een woonomgeving..
6. De herrie is alleen maar groter geworden in Badhoevedorp.

Cluster 4: Overig

1. Tanken op Schiphol is te goedkoop. Dit leidt tot helemaal volgetankte vliegtuigen. En dat heeft negatieve effecten voor het geluid en de emissies.
2. Schiphol heeft een zeker 'autisme' in de omgang met de omwonenden van het vliegveld.

III. Top negatieve praktijkervaringen

1. Tanken op Schiphol is te goedkoop. Dit leidt tot helemaal volgetankte vliegtuigen. En dat heeft negatieve effecten voor het geluid en de emissies.
2. In de eerste kamer is ooit de motie Baarda aangenomen. De uitleg die meestal aan deze motie wordt gegeven klopt niet. Er is wel degelijk sprake van dezelfde bescherming als in de PKB was vastgelegd.
3. In de Haarlemmermeer kan op veel plaatsen uitstekend gewoond worden, ook met het huidige baangebruik, maar door de overheidsregels (Luchthaven Indelingsbesluit en Nota Ruimte) is het niet mogelijk daar te bouwen. Dit is met name een probleem voor de kleine kernen
4. Doordat de kleine woonkernen niet kunnen groeien daalt het voorzieningenniveau (bijvoorbeeld winkels, sportvoorzieningen en OV) en wordt wonen in deze kleine kernen minder aantrekkelijk

IV. Verbetervoorstellen

- Er moet echte erkenning van de positie van de gedupeerden komen en een goede compensatieregeling
- Er moet BTW op vliegtickets worden geheven.
- De verantwoordelijkheid voor Schiphol moet helder zijn. Het eigendom van de luchthaven en de overheid die regels maakt en handhaaft kunnen niet in een hand blijven. Dit hoeft niet in de vorm van privatisering, maar kan ook op een andere manier.
- De rijksoverheid moet Schiphol alleen een maximale hoeveelheid geluid die geproduceerd mag worden opleggen. De 'verdeling' hiervan moet in de regio plaatsvinden. Tussen gelijkwaardige partijen en op een transparante manier.
- Niet meer afremmen op de motoren bij het landen. Gebruik alternatieven. Sleep de toestellen desnoods naar de startpunten.
- Er moet Europese afstemming komen op allerlei onderwerpen. Bijvoorbeeld de BTW op kerosine, de nachtvluchten en de tarieven van de vliegtickets.
- Het is belangrijk om de invloed van Schiphol op de economische ontwikkeling van Nederland eens goed te onderzoeken. Als die tegenvalt moet de luchthaven consolideren en dus 'op slot'. Als die groot blijkt te zijn kan er toch gekozen worden voor een nieuwe luchthaven in zee of voor compenseren van de gedupeerden. Dit laatste kan op drie manieren: lumpsum, een echt goed aangepakt isolatieprogramma of het vergoeden van alle kosten van verhuizen, dus inclusief de waardevermindering van de woning door de nabijheid van Schiphol. Dit hele traject moet transparant zijn en er moet voortdurend een openbare discussie over worden gevoerd.
- Alle kosten die Schiphol met zich mee brengt moeten zichtbaar worden gemaakt. Op basis van dit totaalplaatje moet de discussie worden gevoerd.
- Het bepalen van de plaatsen waar gebouwd kan worden gebeurt nu op rijksniveau in Den Haag. Dit moet net als op andere plaatsen gewoon in de gemeente zelf gebeuren.
- Er moet duidelijkheid van Schiphol komen over de toekomstplannen van de luchthaven waarbij alle kaarten op tafel worden gelegd.

Verslag groep 4

xxxxxxxxxx

Deelnemers:

- | | |
|-----------------|-----------------------------------|
| 1. xxxxxxxxxxxx | Bewoner Badhoevedorp |
| 2. xxxxxxxxxxxx | Bewoner Graanvoorsch / Hoofddorp |
| 3. xxxxxxxxxxxx | Bewoner Graanvoorsch / Hoofddorp |
| 4. xxxxxxxxxxxx | Bewoner Toonenburg / Hoofddorp |
| 5. xxxxxxxxxxxx | Bewoner met uitkijk op Polderbaan |
| 6. xx | Bewoner onder Zwanenburglaan |
| 7. xxxxx | BewonerBeinsdorp |

Toehoorders:

- | | |
|--------------------|---|
| xxxxxxxxxxxxxx | fractieassistent PvdA |
| xxxxxxxxxxxxxxxxxx | lid werkgroep[evaluatie Schipholbeleid |
| xxxxxxxxxxxxxxxxxx | CROS |
| xxxxxxxxxxxxxxxxxx | Amsterdam Airport Schiphol |
| xxxxxxxxxxxxxxxxxx | raadslid VVD |

I. Positieve praktijkervaringen

- De infrastructuur (wegen e.d.) in de Haarlemmermeer
- De werkgelegenheid die Schiphol verschaft voor derden
- Door Schiphol wordt Nederland ontsloten voor en naar het buitenland
- Je bent dichtbij de luchthaven
- Schiphol probeert op diverse manieren mensen (omwonenden e.d.) te betrekken bij de ontwikkeling van Schiphol (CROS, websites e.d)
- De goede treinverbindingen (onder andere de HSL-zuid) die in de nabijheid zijn gerealiseerd door de ligging van Schiphol in de Haarlemmermeer
- De aanleg van de Polderbaan is heel goed. Hierdoor is er aanzienlijk minder overlast in Zwanenburg.
- Schiphol doet al veel voor de omwonenden. Het sponsoort diverse activiteiten voor de jeugd en de aanleg van speeltuinen en groene zones.
- Een sessie zoals vanavond (aan einde sessie toegevoegd !!)

II. Negatieve praktijkervaringen

Cluster 1: Geluid

1. Het grondlawaai. Vooral sinds de in gebruikneming van de Polderbaan en bij oostenwind. Ik vrees in de zomer het mooie weer. Het lawaai is dan niet alleen zeer hinderlijk (gesprekken stoppen) en bijna oorverdovend maar het kent ook zo'n lage frequentie dat het trillingen (resonantie) veroorzaakt waardoor in muren en plafonds scheuren ontstaan.
2. De nachttijden worden bijna constant overschreden. Het taxiën van de vliegtuigen (een indringende fluittoon) begint ruimschoots voor de toegestane opstijgtijden. Eigenlijk is het maar drie uur stil in de nacht.
3. Bij het opstijgen nemen de vliegtuigen vaak een korte bocht waardoor zij recht boven de woonwijk Graanvoorsch met veel kabaal opstijgen.

Cluster 2: Milieu

1. Milieuvervuiling door een zwarte fijne stof die overal op blijft plakken (zwarte aanslag op mijn witte tuinmeubelen, uit mijn neus).
2. Bij oostenwind is de kerosinestank dermate groot dat alle ramen dicht moeten blijven.

Cluster 3: Omgeving

1. De omgeving (het landschap) in de Haarlemmermeer verrommelt door de oprukkende gebouwen en infrastructuur. Het lijkt wel of er geen plan achter zit. Het is niet mooi, niet netjes. Vroeger was het ruim, overzichtelijk en mooi.
2. De ont-/ aansluiting van het onderliggend wegennet (OWN) op de ontwikkeling van het hoofdwegennet (HWN) loopt achter.
3. Er zijn geen goede spotterplaatsen langs de Polderbaan. Nu parkeren de spotters in grote getallen op / langs de weg en ontstaan er gevaarlijke situaties.
4. In verhouding (activiteiten versus ruimte) is het ruimtebeslag van Schiphol veel te groot.
5. Alle extra infrastructuur in en om de Haarlemmer ten spijt is de fileproblematiek nog steeds hetzelfde.

Cluster 4: (Wan)bestuur

1. In de "rooie zone" moeten de bewoners weg, maar niemand koopt hen uit. Dus kunnen ze niet weg. Als zij niet weg kunnen, willen zij wel in staat zijn om hun situatie op een andere manier verbeteren of aan te passen aan hun behoeften (opgroeïende kinderen, vergroting bedrijf) door bijvoorbeeld iets aan hun huis (uitaanbouw) te verbeteren. Dit mogen zij echter niet. Wel zien zij om zich heen allemaal andere gebouwen verrijzen. En wanneer zij hierover klagen bij de Gemeente worden zij doorgestuurd naar het Rijk, die stuurt hen weer door naar Schiphol, die hen vervolgens weer doorstuurt naar de gemeente (Van het kastje naar de muur)
2. Waar moeten bewoners naartoe wanneer zij menen schade te ondervinden aan Schiphol?
3. Bij de overheden heerst een gebrek aan openheid van zaken. Waarom heerst er onduidelijkheid ten aanzien van een wellicht toekomstige 6^{de} of 7^{de} baan? Wordt er helemaal niet over gedacht? En zo nee waarom niet en zo ja wat is de status van dit denken.
4. De overheid heeft zich ook niet van zijn beste zijde laten zien door dat "gesteggel" bij de uitvoering van het isolatieproject (op zich goed project, maar de uitvoering ...)
5. Het niet houden van beloften. Er is gezegd dat door de komst van de Polderbaan de Zwanenburgbaan zal worden gesloten.

Cluster 5 : Veiligheid

1. Door het alsmaar toenemende vliegverkeer wordt het risico dat er een ongeluk gaat gebeuren steeds groter.

III. Top negatieve ervaringen

1. Het grondlawaai. Vooral sinds de in gebruikneming van de Polderbaan en bij oostenwind. Ik vrees in de zomer het mooie weer. Het lawaai is dan niet alleen zeer hinderlijk (gesprekken stoppen) en bijna oorverdovend maar het kent ook zo'n lage frequentie dat het trillingen (resonantie) veroorzaakt waardoor in muren en plafonds scheuren ontstaan.
2. In de "rooie zone" moeten de bewoners weg, maar niemand koopt hen uit. Dus kunnen ze niet weg. Als zij niet weg kunnen, willen zij wel in staat zijn om hun situatie op een andere manier verbeteren of aan te passen aan hun behoeften (opgroeïende kinderen, vergroting bedrijf) door bijvoorbeeld iets aan hun huis (uitaanbouw) te verbeteren. Dit mogen zij echter niet. Wel zien zij om zich heen allemaal andere gebouwen verrijzen. En wanneer zij hierover klagen bij de Gemeente worden zij doorgestuurd naar het Rijk, die stuurt hen weer door naar Schiphol, die hen vervolgens weer doorstuurt naar de gemeente (Van het kastje naar de muur)

3. De nachttijden worden bijna constant overschreden. Het taxiën van de vliegtuigen (een indringende fluittoon) begint ruimschoots voor de toegestane opstijgtijden. Eigenlijk is het maar drie uur stil in de nacht
- 4a. Milieuvervuiling door een zwarte fijne stof die overal op blijft plakken (zwarte aanslag op mijn witte tuinmeubelen, uit mijn neus).
- 4b. Bij oostenwind is de kerosinestank dermate groot dat alle ramen dicht moeten blijven.
- 4c. Waar moeten bewoners naartoe wanneer zij menen schade te ondervinden aan Schiphol?
- 4d. Bij de overheden heerst een gebrek aan openheid van zaken. Waarom heerst er onduidelijkheid ten aanzien van een wellicht toekomstige 6^{de} of 7^{de} baan? Wordt er helemaal niet over gedacht? En zo nee waarom niet en zo ja wat is de status van dit denken.

IV. Verbetervoorstellen

- Onderzoek mogelijkheden om middels geluidswallen het grondlawaai dragelijker te krijgen
- Verbied vliegtuigen te remmen met behulp van hun motoren. Laat hen op ander wijze remmen. Bijvoorbeeld met remblokken. Economisch voor de vliegmaatschappijen wellicht niet voordelig, voor de omwonenden een duidelijke winst (minder lawaai)
- Schrijf middels wetgeving het gebruik van stillere motoren voor.
- Doe wat is afgesproken. Stop met oprekken van normen.
- Geef meer openheid over bijvoorbeeld het hanteren van de normen. Wanneer je een keertje minder lawaai maakt (onder de norm) , schijn je op een ander tijdstip extra lawaai te mogen maken (boven de norm). Leg dat aan iedereen uit wanneer je de norm stelt en vertel dat niet achteraf.
- Maak duidelijk hoe geluid wordt berekend of gemeten.
- Zet een aantal goede spotterplaatsen neer.
- Gemeente moet zich hard maken voor de belangen van de bewoners in de "rooie zone". (Voorkomen van kastje naar muur zenden).
- Gemeente moet zich ook hard maken voor de belangen van de bewoners met scheuren in muren en plafonds.
- Er moet een voor wat, hoort wat beleid richting Schiphol komen.
- Bij vervolgprojecten van Schiphol moeten referenda worden gehouden.
- Het Rijk moet Schiphol dwingen tot een efficiënter ruimtegebruik
- Het Rijk moet Schiphol dwingen zorg te dragen voor een optimale veiligheid
- Er moet een goede studie komen over de mogelijkheden voor een vliegveld in zee.

Verslag groep 5

Begeleider: xxxxxxxxxx

Deelnemers:

- | | |
|---------------|-------------------------|
| 1. xxxxxxxxxx | bewoner Hoofddorp |
| 2. xxxxxxxxxx | bewoner Aalsmeerderbrug |
| 3. xxxxxxxxxx | bewoner Vijfhuizen |
| 4. xxxxxxxxxx | bewoner Vijfhuizen |
| 5. xxxxxxxxxx | bewoner Hoofddorp |
| 6. xxxxxxxxxx | bewoner Badhoevedorp |

Toehoorders

xxxxxxx	Ministerie van V&W
xxxxxxx	Gemeente Haarlemmermeer
xxxxxxx	Gemeenteraad Haarlemmermeer CDA

I. Positieve ervaringen

- De publicaties van wethouder Bezuijen over zijn zorgen leiden ertoe dat mensen wakker worden geschut.
- Schiphol is goed voor de werkgelegenheid.
- Doordat er geen woningbouw wordt toegestaan blijft het groen in het gebied rond Schiphol behouden.
- Er is een mooi stukje groen direct rond Schiphol, het groene carré.
- Er is relatief weinig geluidsoverlast.
- Het Schipholfonds waaruit positieve ontwikkelingen in de regio worden gefinancierd.
- Schiphol geeft de regio een economische drive.
- Door de aanwezigheid van Schiphol zijn er goede openbaar vervoerlocaties en -verbindingen, waaronder straks de HSL.
- Doordat er weinig woningbouw in de regio is toegestaan, is er een relatief stabiele huizenprijs.
- De gemeente Haarlemmermeer heeft zich door de ontwikkeling van Schiphol verder kunnen uitbreiden.

II. Negatieve ervaringen

Cluster 1. Geluidsoverlast

1. Geluidsoverlast door de Polderbaan en de Zwanenburgbaan
2. De luchtverontreiniging en de stank van kerosine. De stank doet zich vooral voor bij windstilte en mist en wordt op mooie, zonnige dagen als extra vervelend ervaren.
3. In de nacht wordt er ook gevlogen en dan vliegen met name vrachtvliegtuigen. Dit zijn vaak zwaardere vliegtuigen die ook relatief veel lawaai maken.
4. Het grondlawaai van taxiënde vliegtuigen betekent wel overlast maar wordt niet gemeten en meegenomen in het beleid.
5. Als vliegtuigen afremmen op de motor, door de motor bij het landen om te draaien, wordt veel extra lawaai geproduceerd. De vliegtuigen van de KLM doen dit vaak.
6. De geluidsoverlast en de stank zijn de afgelopen periode verergerd.
7. Schiphol trekt als luchthaven veel wegverkeer aan. Dit wegverkeer brengt ook weer de nodige luchtverontreiniging met zich mee.

Cluster 2. Onbetrouwbaarheid van informatie

1. Door verschillende partijen waaronder Schiphol worden te gemakkelijk niet - nakombare toezeggingen gedaan, d.w.z. toezeggingen waarvan men bij voorbaat

al weet dat men ze niet na kan komen. Op het niet nakomen van toezeggingen staat geen sanctie en dat werkt dit verschijnsel in de hand.

2. Burgers worden te laat geraadpleegd, eigenlijk pas als de plannen al vaststaan of als het te laat is. Dit hangt samen met de slechte informatie die wordt verstrekt over de te verwachten geluidsoverlast en milieuverontreiniging.
3. Er is onbetrouwbare en onjuiste voorlichting. Zo zijn er bijvoorbeeld geen vijf banen maar zes.
4. Schiphol is onbetrouwbaar in het nakomen van toezeggingen over het baangebruik.
5. De klachtverwerking zou een stuk beter kunnen. Men kan klachten indienen bij CROS, maar vervolgens wordt er weinig gedaan met de klachten.
6. Er wordt door de luchthaven niet dagelijkse informatie verstrekt over waar, op welke banen, gestart en geland zal worden. Als men dit van te voren weet, dan kan men hier rekening mee houden.

Cluster 3. Veiligheid

1. Er is een gevaar van botsingen in de lucht
2. De veiligheid op Schiphol zelf laat te wensen over. Voorbeeld: de roof die onlangs heeft plaatsgevonden.
3. De banen liggen te dicht bij elkaar en dat kan tot onveilige situaties leiden.

Cluster 4. Weinig oplossingsgericht

1. Schiphol draagt zelf weinig bij aan oplossingen, zelfs als Schiphol hier een rol in zou kunnen vervullen
2. De filevorming die onder meer plaatsvindt op de A4 en de N201 wordt te laat aangepakt.
3. Schiphol is een moeilijke onderhandelingspartner. Schiphol doet alleen toezeggingen als ze sterk onder druk wordt gezet, zoals bij Rozenburg.
4. Er staat geen sanctie op het afwijken van de vliegbaan en op het afremmen op de motoren. Daardoor treedt er ook geen gedragsverandering op.
5. De verkeersleiding wijkt af van de procedures waardoor geluidsoverlast ontstaat.

Cluster 5. Divers

1. Er is een waardevermindering opgetreden van het onroerend goed, van de woningen.
2. De overheid (provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer) heeft een belang bij Schiphol en oefent als gevolg daarvan te weinig druk uit om iets voor elkaar te krijgen.
3. Er vindt maar beperkt woningbouw plaats.

III Top negatieve ervaringen

1. Geluidsoverlast door de Polderbaan en de Zwanenburgbaan
2. De luchtverontreiniging en de stank van kerosine. De stank doet zich vooral voor bij windstille en mist en wordt op mooie, zonnige dagen als extra vervelend ervaren.
3. Door verschillende partijen waaronder Schiphol worden te gemakkelijk niet - nakombare toezeggingen gedaan, d.w.z. toezeggingen waarvan men bij voorbaat al weet dat men ze niet na kan komen. Op het niet nakomen van toezeggingen staat geen sanctie en dat werkt dit verschijnsel in de hand
4. Er is een waardevermindering opgetreden van het onroerend goed, van de woningen.

IV Verbetervoorstellen

- Een belangrijke voorwaarde voor het vinden van oplossingen voor de problemen is dat de overheid grootaandeelhouder blijft van Schiphol. Dit betekent geen beursgang voor Schiphol.

- Mensen die weg willen, moeten weg kunnen gaan.
- Stillere vliegtuigen ontwerpen, met bijvoorbeeld een geluiddemper.
- Ontwerpen van milieuvriendelijke vliegtuigen die minder stank en luchtverontreiniging veroorzaken.
- Vliegen met stillere vliegtuigen in de nacht.
- Ontwikkelen van een tweede vlieghaven die een deel van de groei kan opvangen, bijvoorbeeld in Flevoland.
- Aanleggen van een geluidswal op Schiphol als buffer tegen het grondlawaai.
- Uitbreiding van de meetpunten en ook dicht bij de burger meten. Dan wordt het beste beeld verkregen van de geluidsoverlast.
- Toeslag heffen op lawaaiërende vliegtuigen.
- Er moeten Europese regels komen voor vliegtuigen wat betreft geluid en veiligheid (onderhoud).
- Oplossingen moeten 'op maat' van de burger worden gezocht.
- Er moeten sancties komen op geluidsovertredingen. Pas dan zal er een gedragsverandering optreden.
- Mensen kunnen als het ware worden "uitgekocht", dat wil zeggen dat de luchthaven of de overheid hun woning opkoopt zodat de mensen, als ze dat willen, ook daadwerkelijk kunnen vertrekken.
- Een grens stellen aan de groei van Schiphol.
- Waarom geen woningbouw in bijvoorbeeld Hoofddorp West met een aantekening van de eventuele bewoners van geen bezwaar voor lawaai cq stank. Er zijn behoorlijk wat mensen die toch in Hoofddorp cq bij Schiphol willen wonen.
- Wanneer mensen echt weg willen vanwege overlast, dan moet Schiphol ook echt een reële prijs betalen voor hun woning.