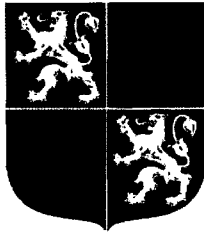




milieudienst IJmond

bezoekadres Wijckermolen 2, Beverwijk postadres Postbus 325, 1940 AH Beverwijk
T 0251 26 38 63 F 0251 26 38 88 E info@milieudienst-IJmond.nl I www.milieudienst-IJmond.nl



Gemeentebeheer
Uitgeest

AANTEKENEN

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid
T.a.v. mevrouw drs. K.M. Peijs
Postbus 90771
2509 LT DEN HAAG

datum 17 juni 2005
onderwerp evaluatie Schipholbeleid
uw referentie DGL/04.U02532
onze referentie rha/jtu/2005-2640
contactpersoon
doorkiesnummer
bijlagen 1
c.c. CROS, t.a.v. de voorzitter drs. H. Ouwerkerk,

VELSEN



gemeente **Heemskerk**

gemeente **CASTRICUM**

gemeente
beverwijk



Handwritten notes and stamps: 'dgtl', '20 JUNI 2005', 'PK 3/16', and a large 'X' mark.

VERZONDEN

29 JUNI 2005

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 5 JULI 2005	
Afdieningstermijn 02-08-2005	
Ter behandeling aan: Opbergen	
LH	Uia DG

Geachte mevrouw Peijs,

Hierbij ontvangt u een reactie met daarin opgenomen verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie van de Wet luchtvaart van de gemeenten Beverwijk Castricum, Heemskerk, Uitgeest en Velsen. Deze gemeenten vormen samen de Cluster noord in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS).

Het gebied van de Cluster noord wordt gekarakteriseerd als intensief verstedelijkt gebied met nationaal belangrijke economische functies. Tegelijkertijd zijn er grote natuur- en landschapswaarden, een rijke cultuurhistorie en een aantrekkelijke kuststrook. In het gebied is sprake van verhoogde achtergrondconcentraties van luchtvervuilende stoffen met name als gevolg van het industrieterrein IJmond (Corus) en de rijkswegen A9 en A22. Rond het industrieterrein is een geluidzone vastgesteld in het kader van de Wet geluidhinder. Het totaal aantal inwoners van de gezamenlijke gemeenten bedraagt circa 191.000. Voor wat betreft de dichtheid wordt opgemerkt dat de IJmond - zonder Castricum - qua oppervlak relatief klein is, maar een dichtheid kent van 1181 inwoners per km². De regio komt

hiermee, na Groot Amsterdam met een dichtheid van 1667 inwoners per km² op de tweede plaats.

De raden van de gemeenten in de Cluster noord hebben in september 2004 een Strategische nota Schiphol vastgesteld. In deze nota is een standpunt over het Schipholbeleid geformuleerd en hoe de gemeenten actief omgaan met de overlast van Schiphol. Ook is vastgelegd dat de gemeenten niet tegen vliegverkeer boven de regio zijn, maar dat wel sprake moet zijn van een betere regulering van het vliegverkeer die leidt tot meer hinderbeperking. Deze nota is als bijlage bijgevoegd.

Deze reactie en verbetervoorstellen worden ook ter bespreking aan de gemeenteraden voorgelegd. Wij houden ons het recht voor deze reactie aan te vullen als de leden van de raden daarom verzoeken.

In het voorbereidingstraject heeft overleg plaatsgevonden met de in de gemeenten actieve platforms c.q. milieugroeperingen en de bewonersvertegenwoordigers van de Cluster noord in CROS. Dat overleg heeft bijgedragen aan onze meningsvorming. De reactie en verbetervoorstellen kunnen daarom rekenen op een brede ondersteuning bij de bevolking.

De reactie gaat in op:

- I het plan van aanpak evaluatie Schipholbeleid;**
- II rol en positie van CROS en Schiphol**
- III de bij de evaluatie gestelde vragen:**
 - **geven de Wet luchtvaart en de uitvoeringsbesluiten de beoogde bescherming voor omwonenden**
 - **is het Schipholbeleid effectief en efficiënt. Met andere woorden wordt overlast beheerst en kan de mainport de milieuruimte benutten**
- IV verbetervoorstellen**

In de uitwerking wordt onder III en IV begonnen met een conclusie of verbetervoorstel. Direct daaronder treft u het te verwachten resultaat aan gevolgd door een toelichting.

Ad I. Plan van aanpak evaluatie Schipholbeleid

In het definitieve plan van aanpak evaluatie Schipholbeleid is één van de vragen die aan de orde komt, de vraag of verbeteringen mogelijk zijn. Aan het indienen van dergelijke voorstellen worden in het definitieve plan van aanpak zware eisen gesteld.

In diverse overlegsituaties is vanuit uw ministerie aangegeven dat de eisen met betrekking tot de onderbouwing van verbetervoorstellen, niet zo strikt worden gehanteerd als in het plan neergelegd. Tot op heden hebben wij daar nergens een bevestiging van kunnen vinden. In deze reactie gaan wij wel uit van deze nuancering.

Wij zijn van mening dat het hanteren van die eisen en het toetsingscriterium voor verbetervoorstellen¹ een open en uitgebreid evaluatieproces in de weg staan. Het ontbreken van criteria voor 'veel meer' en 'drastisch' versterken deze mening.

Ad II. Rol en positie CROS en Schiphol

CROS

Wij participeren in CROS vanuit de overtuiging dat een regelmatige communicatie tussen bewoners, overheden, LVNL en de luchtvaartsector van wezenlijk belang is bij het zoeken naar oplossingen voor de van het vliegverkeer ondervonden overlast. Een voordeel van de clustervorming voor ons is dat niet elke gemeente afzonderlijk luchtvaartzaken hoeft te behartigen.

Tot nu toe heeft onze deelname aan CROS echter nog niet geleid tot vermindering van de overlast. Wij zijn dan ook van mening dat het functioneren van CROS verbetering behoeft. De positie van CROS dient, bij het maken van afspraken tussen luchtvaartsector en omgeving, krachtiger te zijn waarbij meer de nadruk komt te liggen op politiek-bestuurlijke dan op technisch-inhoudelijke aspecten. Daartoe is het noodzakelijk dat in CROS onafhankelijke deskundigheid aanwezig is, sprake is van een betere stroomlijning van communicatielijnen en tenslotte de ruimte aanwezig is om te onderhandelen over de belangen van de omwonenden.

- Onafhankelijke deskundigheid in CROS
In de huidige opzet worden technisch-inhoudelijke vragen beantwoord door de sector. De bewoners en de bestuurders zijn volledig afhankelijk van die kennis. Door het ontbreken van de benodigde specialistische kennis bij de bewoners en bestuurders is het nemen van verantwoorde politiek- bestuurlijke besluiten vrijwel onmogelijk. Wij pleiten dan ook voor onafhankelijke deskundigheid in CROS waarbij mondiaal aanwezige expertise benut wordt. Dit verbeterpunt sluit aan bij ons voorstel voor het inrichten van een onafhankelijk kenniscentrum. Zie voorstel III.
- Communicatie
Naast de via de CROS uitgezette communicatie worden tal van andere communicatielijnen ingezet. Het belang van communicatie via CROS heeft daardoor maar een beperkte waarde. Wij stellen dan ook voor om te komen tot stroomlijning van de communicatielijnen (via CROS).

¹ voorstellen die leiden tot veel meer hinder of leiden tot een sterk dalende hinder maar drastische negatieve effecten op de mainport tot gevolg heeft vallen direct af

- **Onderhandelingsruimte**

De CROS heeft als doel om door overleg een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van de betrokkenen. De huidige regelgeving maakt dat echter onmogelijk. De sector verschuilt zich achter de huidige regelgeving waardoor de situatie voor de omwonenden niet tot verbetering van de situatie heeft geleid. Wij zijn dan ook van mening dat de huidige systematiek niet werkt. De consequentie daarvan is dat CROS of alternatieven voor CROS (bijv. kenniscentrum) niet kan sturen zolang er geen onderhandelingsruimte is. Die mogelijkheid moet, wettelijk, verankerd worden.

Schiphol

Tot nu toe is gebleken dat de inzet van de sectorpartijen gericht is op het accommoderen van meer vluchten, dus meer vliegbewegingen en uitbreiding van het banenstelsel. Naast de berichtgeving rond de aanleg van een zevende en achtste baan kan als voorbeeld van die, op groei, gerichte insteek genoemd worden de door de sectorpartijen (KLM, Schiphol en LVNL) bepleite flexibiliteit in de regelgeving om te kunnen experimenteren. Een bepaalde mate van flexibilisering lijkt noodzakelijk om onze verbetervoorstellen te kunnen realiseren. Wij merken daarbij echter op dat het niet zo kan zijn dat die flexibilisering mag leiden tot een mindere bescherming tegen overlast voor de inwoners rond Schiphol.

Op basis van onze conclusie, dat de huidige regelgeving niet heeft geleid tot beheersing van de overlast en risico's, is het van evident belang dat de politieke discussie over de omvang en/of verdere groei van Schiphol opnieuw wordt gevoerd. Een onderwerp van discussie is dat Schiphol zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid neemt ook voor wat betreft vermindering van de overlast. Vooralnog kan Schiphol invulling geven aan die verantwoordelijkheid door de huidige, niet gebruikte, milieuruimte ook niet te benutten. Wij zijn van mening dat in eerste instantie geïnvesteerd moet worden in de beheersing van de overlast en risico's van Schiphol. Bij alleen groei zal geen sprake zijn van een evenwichtige balans tussen milieu en werkgelegenheid. Schiphol dient daarom als 'gewoon' bedrijf behandeld te worden. Bij de discussie is het van belang dat sprake is van een eenduidige omschrijving van het begrip mainport. Zie ons voorstel I.

Voorstel I:

Definieer het begrip mainport

Te verwachten resultaat:

Duidelijkheid over het begrip mainport

Toelichting voorstel I:

Aan de mainportfunctie van Schiphol wordt grote waarde toegekend.

In de discussie rond Schiphol wordt steeds het begrip mainport gehanteerd zonder dat duidelijk is wat nu exact onder een mainport wordt verstaan. Op basis van een eenduidige omschrijving van het begrip mainport kan een discussie gevoerd worden over de strekking en inhoud van de evaluatie van de Wet luchtvaart alsmede over mogelijke aanpassingen.

Voorstel II:

Ontwikkel een visie op klachten en andere parameters voor hinderbeleving en veranker die in de wet

Te verwachten resultaat:

- **een wettelijke rechtsbescherming voor omwonenden tegen de overlast**
- **het herwinnen van het vertrouwen in de overheid en de sector**

Toelichting voorstel II:

Zoals reeds eerder gesteld onderkennen wij dat klachten niet echt een objectief criterium zijn voor het maken en/of toetsen van beleid. Wel wordt omwonenden van Schiphol de mogelijkheid geboden klachten in te dienen bij ondervonden overlast. Daarbij is de klagers steeds voorgehouden dat de ingediende klachten meegenomen worden bij de evaluatie van de Wet luchtvaart. Voor zover ons bekend, wordt niets met die klachten (714.000 in 2004) gedaan. Wij zijn van mening dat klachten een rol moeten spelen bij het bepalen van het beleid met betrekking tot het terugdringen van overlast en ten aanzien van handhaving. Daarnaast dient intensief te worden gezocht naar andere parameters voor hinderbeleving. Daarom stellen wij voor een visie te ontwikkelen en wettelijk te verankeren.

Voorstel III:

- **leg de zorgplicht van de overheid, waarbij de opdracht is om te voorkomen dat lokale geluidbelasting overgaat in overlast, wettelijk vast**
- **leg daarbij vast wie welke verantwoordelijkheid heeft**
- **richt een onafhankelijk kenniscentrum in met specialistische kennis om deze zorgplicht waar te kunnen maken**

Te verwachten resultaat

- **meer milieuvriendelijke vliegprocedures**
- **significante beperking van de overlast door een rechtvaardige verdeling van de geluidsbelasting**
- **herstel van vertrouwen in de overheid en sector**
- **optimale benutting van technische kennis**

Toelichting voorstel III:

Wij zijn van mening dat onze conclusie (zie pagina 5) moet leiden tot herstel van de verantwoordelijkheid van de zorgplicht van de overheid. Concreet betekent dit een verdergaande bemoeienis dan het stellen van milieuregels en de handhaving van die regels.

Uit onderzoek van het NLR (rapport nr. NLR-CR-2001-373) blijkt bijvoorbeeld dat de beschermende werking van het normenstelsel aantoont dat, ten opzichte van de referentieberekening, de geluidbelasting kan toenemen in het gebied buiten de zone of handhavingpunten terwijl geen overschrijding van de geluidsnormen plaatsvindt. Op basis van de 'oude' systematiek zijn weinig mogelijkheden voor verschuiving van de geluidbelasting in woongebieden, terwijl daar in de nieuwe systematiek met maar 35 handhavingpunten, meer mogelijkheden voor zijn. De huidige wettekst biedt dus geen bescherming voor het buitengebied (het gebied achter de 35 Ke-contour). Hierdoor is buiten de gebieden die begrensd worden door de 35 Ke-contour de leefbaarheid en dus de zorgplicht van de overheid in het geding.

Om te voorkomen dat lokale geluidbelasting overgaat in overlast dient de zorgplicht meer aandacht te krijgen. Wij stellen voor die plicht wettelijk vast te leggen. Het is evident dat daarbij duidelijk aangegeven dient te worden bij wie welke rol ligt. Om het vertrouwen bij onze inwoners te herstellen dient de voor het invullen van de zorgplicht benodigde kennis onafhankelijk te zijn. Daarom stellen wij voor een onafhankelijk kenniscentrum in te richten waarin specialistische kennis op het gebied van de luchtvaart vertegenwoordigd is. Wij pleiten er in iedere geval voor dat de lokale overheden hun rol als volksvertegenwoordiger waar kunnen maken.

Ad III. Inhoudelijke reactie op de evaluatie

Conclusie:

- **de Polderbaan is geen milieuvriendelijke baan in die zin dat er niet gesproken kan worden van "minder dichtbevolkt gebied" voor de regio IJmond en Castricum**
- **de na de ingebruikname van de Polderbaan ontstane situatie was niet voorzien voor wat betreft geluidbelasting, de daaruit voortvloeiende overlast en de hoeveelheid ingediende klachten**
- **de grenzen en regels zoals opgenomen in de vigerende regelgeving hebben niet geleid tot beheersing van de overlast en risico's**
- **de 'winst' van de Polderbaan is bij lange na niet genoeg om de kans op een ramp binnen de wettelijke grenzen te houden**

Toelichting:

De conclusies zijn gebaseerd op de thema's geluid en veiligheid.

Geluid

Door de ingebruikname van de Polderbaan is het aantal vliegbewegingen en daarmee de geluidoverlast boven onze regio (de IJmond en de gemeente Castricum) significant toegenomen. De reden is dat de Polderbaan de preferente start- en landingsbaan is. De intentie was dat de (geluid)hinder voor steden als Amsterdam en Amstelveen zou verminderen doordat minder over dichtbevolkt gebied gevlogen zou worden en meer over minder dichtbevolkt gebied. Onder 'algemeen' hebben wij onze regio gekarakteriseerd en vermeld dat onze regio 191.000 inwoners telt. Wij zijn van mening dat niet gesproken kan worden van minder dichtbevolkt gebied.

Uit de klachtenoverzichten van het Informatie- en Klachtenbureau (IKB) van de CROS (2003 tot heden) blijkt dat het aantal klachten over geluidsoverlast en het aantal klagers uit onze regio enorm zijn toegenomen. Voor het buitengebied zijn geen normen vastgesteld en wordt dus de geluidbelasting niet berekend of gemeten. Gegevens over de werkelijke overlast zijn dus niet voorhanden. Een graadmeter zijn de klachten die bij het IKB zijn geregistreerd. Wij zijn van mening dat deze klachten een rol moeten spelen bij het bepalen van het beleid. Zie voorstel II.

Omdat wij onderkennen dat klachten niet echt een goed objectief criterium voor het maken en/of toetsen van beleid zijn, toetsen wij onze mening ook aan de MER-Schipholbesluiten. Op basis van die MER werd in sommige delen van onze regio een toename en in sommige delen een afname van de geluidbelasting verwacht. Of de toename van de geluidbelasting ook recht evenredig is met de intentie van het beleid betwijfelen wij.

In Beverwijk werd, voor het etmaal, een *toename* van de geluidbelasting verwacht van 5 dB(A) en in Uitgeest een *afname* van tussen de 3 en 5 dB(A). Voor de nacht werd een *afname* van de geluidbelasting verwacht in Uitgeest van 2 tot 3 dB(A) en in Castricum 4 dB(A). Het aantal klachten uit de gemeenten in de Cluster noord is echter onevenredig toegenomen. Uit het klachtenoverzicht van het IKB blijkt zelfs dat in het 3^e kwartaal van 2003 het aantal klachten 17.000 bedroeg. Over dezelfde periode in 2004 bedroeg het aantal klachten 46.000 ondanks een afname van het aantal starts en landingen van de Polderbaan.

Meer concreet is de situatie als volgt:

- In Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Castricum is vanaf 06.00 uur sprake van overlast door laag boven de bebouwing vliegend landend verkeer
- In de avond, nacht en vroege ochtend wordt de nachtrust verstoord in Beverwijk-Oost, Heemskerk-Oost, Velsen en Uitgeest door zwaar startend verkeer vanaf 04.30 uur

- In Castricum-Noord, Velsen en Uitgeest wordt de nachtrust verstoord door landend verkeer gedurende de gehele nacht

Ook verwijzen wij naar het NLR rapport "de NAxx geluidsmaat en klachten uit de omgeving tijdens de introductie van de Polderbaan op Amsterdam Airport Schiphol" (NLR-CR-2004-208) waarin onomwonden wordt gesteld dat de standaard modelberekeningen de toename van het aantal klachten uit de noordelijke omgeving van Schiphol niet had voorspeld.

Voorts merken wij op dat staatssecretaris mevrouw Schultz van Haegen, tijdens een werkbezoek op 31 maart 2005 aan onze regio, ook heeft aangegeven dat de toename van de geluidbelasting in onze cluster niet was voorzien.

Onze verklaring daarvoor is dat, daar waar sprake is van een hoog achtergrondniveau, het extra geproduceerde (vliegtuig)geluid wegvalt ten opzichte van locaties waar dat achtergrondniveau veel lager is. In een stad als Amsterdam bijvoorbeeld waar de geluidbelasting standaard hoger is dan in onze regio zal de van vliegtuigen ondervonden overlast minder extreem overkomen dan in gebieden, zoals onze regio, waar de standaard geluidbelasting lager is.

Tenslotte refereren wij aan het in opdracht van de provincie Noord-Holland uitgevoerde Telefonisch Leefsituatie Onderzoek (TLO) uit 2001. Het doel van dat rapport was om inzicht te krijgen in de mate van hinder die bewoners van de IJmond ondervinden van stank van bedrijven, lawaai van bedrijven en hinder door stof en roet. Uit het onderzoek, waarbij de invloed van de Polderbaan niet is meegenomen omdat die er toen nog niet was, blijkt dat de hinder door stof en roet de woonkwaliteit het meest beïnvloedt (33,7%) gevolgd door vliegtuiglawaai (31,1%). Als derde en vierde volgen verkeerslawaai en burengerucht. Door de ingebruikname van de Polderbaan is de overlast nog verder toegenomen.

Veiligheid

Ten aanzien van het aspect veiligheid verwijzen wij u naar de conclusies uit het door het RIVM opgestelde rapport "ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol, 1990-2010 (620100004/2005)", waaruit blijkt dat de kans op een ramp met meer dan 40 slachtoffers, het zogenaamde groepsrisico ten gevolge van Schiphol, volgens RIVM en NLR momenteel twee keer zo groot is als in 1990. Het RIVM laat in haar rapport zien dat *"het groepsrisico toeneemt doordat er meer bedrijven en kantoren bij de luchthaven zijn gekomen en doordat de luchtvaart 60% gevaarlijker is geworden. Weliswaar zijn vliegtuigen iets veiliger geworden, maar het aantal vluchten op Schiphol is verdubbeld en de vliegtuigen zijn tegenwoordig groter dan in 1990 waardoor de kans op een vlieg-ramp aanzienlijk is toegenomen. Niet alleen in relatief kleine gebieden rondom de luchthaven, maar bijna overal als gevolg van de toegenomen groei van het luchtverkeer. Zonder de Polderbaan zouden de*

risico's nog groter geweest zijn. De winst van de Polderbaan is echter bij lange na niet genoeg om de kans op een ramp binnen de wettelijke grenzen te houden".

Naast voorgaande voorstellen treft u hierna een aantal verbetervoorstellen aan die betrekking hebben op handhaving, normenstelsel, meten en rekenen, baan- en routegebruik en tenslotte luchtkwaliteit.

Ad IV. Verbetervoorstellen

Voorstel IV:

- **breidt in het kader van "een gelijkwaardige overgang" het huidige buitengebied uit tot de 45 dB(A) Lden 'contour'**
- **stel voor dat gebied handhaafbare grenswaarden en handhavingpunten vast**

Te verwachten resultaat:

- **uitbreiden van de rechtsbescherming van de burgers**
- **herstel van het vertrouwen in de overheid**

Toelichting voorstel IV:

Onder Schipholbeleid hebben wij reeds aangegeven dat, op grond van de MER Schipholbesluiten, sprake zou moeten zijn van een afname van de geluidbelasting in Castricum van 4 dB(A) in de nacht. Uit de desbetreffende klachtenrapportages van het Informatie- en Klachtenbureau (IKB) is gebleken dat veel klachten juist afkomstig zijn van het buitengebied zoals Castricum, iets wat strijdig is met de verwachte afname van de geluidbelasting. In dat verband wordt sinds december 2004 in Castricum geluid gemeten met het NOMOS meetsysteem van Schiphol. Uit de eerste meetresultaten (januari 2005) blijkt dat 1137 maal een geluidbelasting van meer dan 61 dB(A) is gemeten.

Ook de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) concludeert in haar derde voortgangsrapportage enerzijds dat geen wettelijke bescherming is op andere plaatsen dan de 35 handhavingpunten en anderzijds dat het beoogde doel van het nieuwe stelsel, dat buiten de 58 Lden contour geen hogere geluidbelasting dan die 58 Lden mag optreden, onjuist is en geen uitgangspunt is voor een handhavingstelsel in het buitengebied.

Op grond van de inmiddels vervallen PKB was sprake van bescherming van de gebieden buiten de 20 Ke in die zin, dat er van uitgegaan werd dat in gebieden buiten bijvoorbeeld de 35 of 20 Ke ook de geluidbelasting minder zou zijn. Meer concreet: op plaatsen die buiten de 20 Ke contour liggen is sprake van een geluidbelasting die minder is dan 20 Ke. Uit de NOMOS meetgegevens en de rapportage van de CDV blijkt naar onze mening dat dit voor

onze regio niet het geval is. In het kader van een gelijkwaardige overgang stellen wij daarom voor om het buitengebied uit te breiden tot de 45 Lden 'contour' en voor dat gebied handhaafbare normen en handhavingpunten vast te stellen.

Voorstel V:

- **laat onafhankelijk onderzoek doen naar een norm die meer aansluit bij van vliegverkeer ondervonden overlast**
- **neem pieken op in de normering**

Te verwachten resultaat:

- **(h)erkenning van de overlast**
- **heldere gegevens voor de handhaving**
- **aansluiting bij de beleving van de burgers**

Toelichting voorstel V:

Wij zijn van mening dat het huidige normenstelsel van de Wet luchtvaart teveel ruimte biedt aan en teveel vertrouwt op zelfregulering door de luchtvaartsector. Ook worden onze vragen om verduidelijking van de grenzen van de geluidbelasting en de handhaving van overtredingen niet afdoende beantwoord. Daarbij komt dat het grootste deel van de Cluster noord buiten de bij wet gereguleerde beschermingsgebieden ligt. Buiten de beschermingsgebieden geldt geen (geluid)norm. Uit een gevoel van rechtsbescherming en hinderbeperking is de berekening van de geluidbelasting per jaargemiddelde dan ook niet rechtvaardig. Wij kunnen het hanteren van een dergelijke indicator niet uitleggen aan onze inwoners. Ook doet die wijze van berekenen van de geluidbelasting geen recht aan de van het vliegverkeer ondervonden overlast.

Het NLR komt in haar rapport "de NAXx geluidsmaat en klachten uit de omgeving tijdens de introductie van de Polderbaan op Amsterdam Airport Schiphol (NLR-CR-2004-208)" tot de conclusie dat de drempelwaarde van 60 dB(A) correleert met het klachtgedrag in Castricum. Door NLR wordt dan ook aanbevolen om te onderzoeken welke NAXx waarden het beste correleren met de overige ingediende klachten uit gebieden die ook een significante bijdrage leveren aan de totale hoeveelheid klachten. Dit rapport is dan ook een goede aanzet voor het door ons bedoelde onderzoek.

Daarbij merken wij op dat de meeste overlast afkomstig is van geluidspieken. Bij het vaststellen van normen moet daarom ook een grens worden gesteld aan het piekniveau.

Voorstel VI:

Baseer de handhaving niet alleen op berekeningen maar ontwikkel een systeem waarbij het handhaven mede wordt gebaseerd op het meten van geluid

Te verwachten resultaat:

Voor de bevolking een handhavings- en sanctiebeleid, waarbij er een wel herkenbare koppeling is tussen ervaren geluidsoverlast en handhaving

Toelichting voorstel VI:

Vooralsnog worden voor de handhaving alleen berekende normen gehanteerd. Wij zijn van mening dat het mogelijk moet zijn om ook te handhaven op basis van metingen. Uit de literatuur, waaronder de derde voortgangsrapportage van de CDV, blijkt dat er een verschil is tussen meten en rekenen. Op sommige locaties kan dat verschil oplopen tot wel 7 dB(A). Ook wordt bij het berekenen van de geluidbelasting wel eens gesuggereerd dat de berekeningen te laag zouden zijn. Een van de redenen die wij kunnen bedenken is dat een van de parameters, de door de vliegtuigfabrikant opgegeven geluidsniveaus van de motoren, in theorie de aangegeven norm heeft, maar dat in de praktijk anders uitpakt. Ook de wijze van vliegen is bepalend voor de hoeveelheid geluid. Een combinatie van meten en rekenen zal een betere weergave van de werkelijk ondervonden geluidbelasting geven.

Voorstel VII:

Gebruik het volle motorvermogen om hoger en sneller te stijgen

Te verwachten resultaat:

Afname van de overlast

Toelichting voorstel VII:

De geluidhinder kan aanzienlijk beperkt worden door het sneller stijgen van vliegtuigen. Dit voorstel is toepasbaar op alle banen. De overlast zal daardoor verminderen. In combinatie met het doorvoeren van een preferentiewissel in een van te voren afgesproken periode kan dan wellicht sprake zijn van acceptatie van een bepaalde mate van overlast. Een voordeel van het doorvoeren van preferentiewisselingen is de voorspelbaarheid van het verkeer en

een eerlijkere verdeling over de omgeving waardoor omwonenden geïnformeerd kunnen worden over de tijdstippen van het gebruik van baancombinaties

Voorstel VIII:

Verricht onafhankelijk onderzoek naar alternatieve uitvliegroutes

Te verwachten resultaat:

- **significante afname van de overlast**
- **geen beperkingen voor de capaciteit van Schiphol**
- **veiliger voor de omgeving omdat niet over industrieterrein IJmond**

Toelichting voorstel VIII:

Op grond van de MER Schipholbesluiten zou sprake moeten zijn van een afname van de geluidbelasting in de gemeente Velsen. Echter, ook in die gemeente is sprake van een behoorlijke toename van het aantal klachten ten opzichte van het aantal ingediende klachten toen het vierbanenstelsel nog in gebruik was. Om te onderzoeken in hoeverre sprake is van toename van de geluidbelasting heeft de gemeente een viertal Omegam meetpunten aangeschaft. Uit metingen, over de periode oktober 2004 tot heden blijkt dat, hoewel sprake is van een indicatie, omdat nog geen jaargemiddelde is gemeten, de in de wet gestelde grenswaarden worden overschreden en dus sprake is van een toename van de geluidbelasting. Wij verwachten dat een optimalisatie van de uitvliegroute niet tot verbetering zal leiden. In plaats daarvan denken wij aan onderzoek naar alternatieve uitvliegroutes.

In het kader van de wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de rekenfout en de routeverlegging rond Spaarndam is door het Platform Velsen Overlast Schiphol (PVOS) een uitgewerkt alternatief aangedragen. In de procedure van de wijziging is dat alternatief niet meegenomen.

Voor een nadere onderbouwing verwijzen wij u naar het door de PVOS ingediende verbetervoorstel voor een Meer (Meest?) Milieuvriendelijk Alternatief.

Bijkomend voordeel van het vliegen van het MMA uit oogpunt van voorkomen van gevaar is dat voorkomen wordt dat gevlogen wordt over het industrieterrein IJmond en met name Corus.

Voorstel IX:

Verricht onderzoek naar de mogelijkheden en consequenties van de door de AVBU en het CDA-IJmond ingediende verbetervoorstellen voor hoer aanvliegen

Te verwachten resultaat:

- **afname van de overlast**
- **verbetering van de veiligheid zowel voor omwonenden als Schiphol**
- **minder luchtverontreiniging door vermindering van brandstofverbruik**

Toelichting voorstel IX:

Door de Algemene Vereniging van Bewoners/eigenaren te Uitgeest (AVBU, rapport mei 2005) en het CDA-IJmond (rapport 25.4.2005) is een voorstel ontwikkeld waardoor de overlast vermindert. In dat voorstel wordt de Polderbaan in glijvlucht aangevlogen met een dalhoek van drie graden. Volgens de meest veilige ILS-procedure komen de vliegtuigen dan, via Zwaansmeer, recht voor de baan en passeren de bebouwde kom van Uitgeest op een hoogte van 1200 meter (i.p.v. op de huidige 660 meter) met een aanmerkelijk lager geluidsniveau en minder brandstofverbruik. In de heer B. Baksteen, ex-voorzitter van het Platform Nederlandse Luchtvaart, heeft de regio een medestander gevonden. In een debat op 17 november 2004 in Heemskerk heeft hij aangegeven, dat landen in glijvlucht, in combinatie met een zekere hernieuwde spreiding, tot vermindering van de overlast zou leiden. Wij vragen uw welwillende aandacht voor deze u separaat aangeboden verbetervoorstellen.

Voorstel X:

- **beperk het aantal nachtvluchten tot een minimum**
- **realiseer dat 's nachts alleen geluidarme en/of vliegtuigen met hoogwaardige navigatie-apparatuur op de luchthaven mogen landen**
- **voer een periode van nachtrust in van 23.00 uur tot 07.00 uur.**

Te verwachten resultaat:

Significante afname van de overlast

Toelichting voorstel X:

De overlast die 's nachts wordt ervaren, wordt voorkomen door het aantal nachtvluchten te beperken. Zeker voor vliegverkeer binnen Europa moet een vermindering van het aantal nachtvluchten te realiseren zijn. Een verdere afname van de geluidbelasting wordt voorts bewerkstelligd door het uitfasen van categorie 2B vliegtuigen en te eisen dat vliegtuigen

voldoen aan hoge kwaliteitseisen. De te stellen eis heeft betrekking op het aanwezig zijn van zodanige boordnavigatieapparatuur waardoor precisie landingen uitgevoerd kunnen worden.

Voorts blijkt uit slaapverstoringsonderzoek door het RIVM/TNO van november 2002 dat slaapverstoring in een veel groter gebied plaatsvindt dan bij het formuleren van het Schipholbeleid was verondersteld. In de wijde omgeving van Schiphol (PKB gebied 55/55 km) blijken 320.000 mensen in hun slaap gestoord te worden. Tevens blijkt dat een reductie van 20% van deze slaapverstoring mogelijk is als de nachtperiode verlengd wordt naar 07.00 uur.

Voorstel XI:

Verricht onderzoek naar luchtverontreinigende stoffen met de volgende vraagstelling:

- **welke stof(fen) liggen ten grondslag aan de typische geur?**
- **wat is de concentratie van deze stof(fen) in de regio van Schiphol?**
- **is verandering opgetreden in de verspreiding, het aantal en de mate van geurghinderden in de regio van Schiphol na de ingebruikname van de Polderbaan?**
- **hoe kan de geurghinder worden beperkt?**
- **hoe kan de hoeveelheid fijn stof worden beperkt?**

Te verwachten resultaat:

- **normering ten behoeve van de handhaving**
- **mogelijkheid tot een optimale bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit**

Toelichting voorstel XI:

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

Daar vooral het taxiën bij de ingebruikname van de Polderbaan aanzienlijk is toegenomen is het aannemelijk dat de geurghinder in de regio is toegenomen. Ook is de verwachting dat het gebied waarbinnen geurghinder plaats vindt, met het baangebruik is gewijzigd en in de

richting van Haarlem is opgeschoven. Hier hebben wij in het kader van de MER Schiphol 2003 reeds op gewezen.

Voorstel XII:

Zorg voor duidelijkheid in de regelgeving met betrekking tot ruimtelijke aspecten

Te verwachten resultaat:

- **Verlichting van de administratieve en bestuurlijke last bij overheden**
- **Sneller afhandeling van bouwvergunningen in het beperkingengebied**

Toelichting voorstel XII:

Met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen zijn in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) vier verschillende zones gedefinieerd. De zone waar wij op dit moment mee te maken hebben is het beperkingengebied. In het beperkingengebied is geen nieuwbouw van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen toegestaan. Hoewel beschreven is wat geluidgevoelige bestemmingen zijn bestaat onduidelijkheid over de exacte invulling van het begrip. Het bouwen van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen is toegestaan met een verklaring van geen bezwaar zoals bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Zelfs voor licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken dient een verklaring van geen bezwaar aangevraagd te worden. Dit levert extreem veel extra werk op, niet alleen voor de gemeenten, maar ook voor de ministeries. Door de regelgeving aan te passen wordt de administratieve last verlicht.

In de Nota Ruimte is met betrekking tot Schiphol vastgelegd dat nieuwbouw van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen niet is toegestaan binnen de 20 Ke-zone. Omdat wij verwachten dat de in de Nota Ruimte vastgelegd beleidslijn rond de 20 Ke-zone meegenomen zal worden bij de evaluatie van de wet, zal de 20 Ke contour als beperkingengebied gaan gelden. In dat geval zullen met name de gemeenten Beverwijk, Castricum, Velsen en Uitgeest daar mee geconfronteerd worden.

Tot slot

Bij de procedure tot wijziging van de uitvoeringsbesluiten als gevolg van de 'invoerfout' en aanpassing van de route rond Spaarndam is ons gebleken dat niet in alle opzichten sprake is geweest van een open en zorgvuldig besluitvormingsproces.

Als voorbeeld verwijzen wij naar de brief van de commissie MER kenmerk 1114ts-406 Sc/bt waarin de commissie reageert op de wijze waarop "het bevoegd gezag gebruik maakt van haar adviezen". Wij gaan er van uit dat bij noodzakelijke wetswijziging als gevolg van de evaluatie sprake zal zijn van een zorgvuldig proces.

Hoogachtend,

Het college van Burgemeester en Wethouders van Beverwijk,
de secretaris, de voorzitter,

Het college van Burgemeester en Wethouders van Castricum,
de secretaris, de voorzitter,

Het college van Burgemeester en Wethouders van Heemskerk,
de secretaris, de voorzitter,

Het college van Burgemeester en Wethouders van Uitgeest,
de secretaris, de voorzitter,

Het college van Burgemeester en Wethouder van Velsen,
de secretaris, de voorzitter,

05.006703

Opgesteld in opdracht van:

Cluster Noord

Contactpersoon Milieudienst IJmond

Postbus 325

1940 AH Beverwijk

**Strategische Nota
Schiphol 2004**

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	2
2. Inleiding	3
2.1. Historie	3
2.2. Recente ontwikkelingen.....	5
2.2.1. Evaluatie CROS	5
2.2.2. Toekomst Nationale luchthaven.....	6
2.2.3. Nota Ruimte	6
3. Probleemstelling.....	7
4. Visie	9
4.1. Algemeen	9
4.2. Prioriteiten	11
5. Huidige samenwerking/werkwijze.....	12
5.1. Inleiding.....	12
5.2. Gemeenten in de cluster noord	12
5.3. Lokale belangenorganisaties	12
5.4. CROS.....	12
6. Actoren/Belangen.....	14
6.1. Inleiding.....	14
6.2. Actorenanalyse	14
6.2.1. Europese Unie.....	14
6.2.2. Rijk.....	14
6.2.3. Provincie	14
6.2.4. Gemeenten.....	14
6.2.5. Bewoners/lokale belangenorganisaties	15
6.2.6. Milieuorganisaties/actiegroeperingen.....	15
6.2.7. Bedrijfsleven.....	15
6.2.8. CROS	15
6.2.9. Luchtvaartsector	15
6.2.10. Pers	16
6.3. Belangenanalyse	16
6.3.1. Inleiding.....	16
6.3.2. Milieu.....	16
6.3.3. Werkgelegenheid.....	16
7. Toekomstige samenwerking en communicatie.....	18
7.1. Inleiding.....	18
7.2. Structuur- en communicatieafspraken.....	18
8. Actieprogramma.....	21
8.1. Strategie	21
8.2. Uitvoering	21
8.3. Evaluatie	24
Bijlagen	25

1. Aanleiding

Vanaf februari 2003 is de vijfde baan, de Polderbaan, geleidelijk aan in gebruik genomen. In november 2003 is het gehele banenstelsel volledig in gebruik genomen.

Sinds de ingebruikname van de Polderbaan is sprake van een duidelijke toename van hinder in de breedste zin van het woord. Die toename uit zich in een sterke groei van het aantal klachten over geluidsoverlast vanuit de regio IJmond, met name vanuit de gemeenten Castricum en Velsen (zie bijlage). Daarnaast leidt die toename tot een gevoel van onveiligheid. Door de groei van het vliegverkeer is bovendien sprake van meer luchtverontreiniging en afname van de luchtkwaliteit.

In de Milieuvizies van de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Velsen is als opdracht voor de toekomst vastgelegd dat de gemeenten zich, onder andere via de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS), blijven inzetten om de hinder te verminderen en dat voorkomen moet worden dat de ontwikkelingen rond Schiphol gepaard gaan met beperkingen in ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeente Castricum onderschrijft dit uitgangspunt.

Het Dagelijks bestuur van de Milieudienst heeft daarom het initiatief genomen om te onderzoeken hoe op een meer actieve wijze kan worden omgegaan met de ondervonden hinder door Schiphol. In een op 23 februari 2004 gehouden werkconferentie heeft het bestuur een eerste aanzet gegeven tot een gezamenlijke aanpak. Naast de gemeenten die de milieudienst vormen neemt ook Castricum deel in de Cluster noord van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). In dat verband heeft de gemeente Castricum er voor gekozen mee te werken aan deze nota.

De nota is voorbereid door een werkgroep bestaande uit mevrouw S. Zwetsloot, de heren P. Groot, A. Los en R. ten Have allen van de Milieudienst IJmond en de heer H. Smith van de gemeente Castricum.

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk is een beeld geschetst van de ontwikkeling van de Schiphol-problematiek en wordt ingegaan op de, tijdens diverse inspraakmomenten, ingebrachte bedenkingen tegen de verdere ontwikkelingen rond Schiphol. Er staat ook beschreven wat met de bezwaren is gedaan om tegemoet te komen aan de mitsen van de regio. In hoofdstuk 3 wordt de problematiek rondom het thema uiteengezet. Hoofdstuk 4 geeft weer wat er gedaan moet worden om de problemen actief te benaderen. Het volgende hoofdstuk gaat in op de huidige samenwerking/werkwijze. Om een strategie te kunnen bepalen is een analyse van de actoren en omschrijving van de belangen (hoofdstuk 6) onmisbaar. In Hoofdstuk 7 wordt aangegeven via welke weg de problemen worden aangepakt gevolgd door hoofdstuk 8 waarin het actieprogramma en de evaluatie is opgenomen.

2. Inleiding

2.1. Historie

In de 60er en 70er jaren is voor het eerst gediscussieerd over de planologische inbedding van Schiphol in haar omgeving. In het Structuurschema burgerluchtvaart van 1979 is die ruimtelijke structuur vastgelegd. In 1991 is het Beleidsconvenant Schiphol en Omgeving (Paso) afgesloten tussen de Luchtvaartsector en de Rijksoverheid. Met dit convenant is overeenstemming bereikt over de mainportstrategie en zijn doelstellingen geformuleerd voor de leefbaarheid en milieu. In het document is het aantal vliegbewegingen en passagiers vastgelegd dat vanaf Schiphol mag worden afgehandeld.

In de Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving (PKB) 1995 zijn de afspraken uit het convenant definitief geregeld. Schiphol is mainport. Aan de groei worden grenzen gesteld, in die zin dat de hinder moet verbeteren ten opzichte van 1990. Dit is de zogenaamde dubbeldoelstelling. In de PKB is voorts geregeld dat Schiphol mag uitbreiden met een vijfde baan. De aan- en uitvliegroutes van de vijfde baan lopen over de IJmond.

Bij de vaststelling van de PKB en het Aanwijzingsbesluit in juni 1995 is al duidelijk dat de grenzen aan de groei op enig moment bereikt zullen worden. In 1995 wordt het project toekomst van de Nationale luchthaven gestart (TNLI). Dit project wordt opgezet om te onderzoeken hoe Schiphol zich op de korte, middellange en lange termijn zal kunnen ontwikkelen. In 1999 wordt het rapport Toekomst van de nationale luchthaven gepresenteerd en aangenomen door de Kamer. Daarin is onder meer vastgelegd dat Schiphol uitplaatsen naar zee geen reële optie wordt geacht. In het rapport is ook het streven naar een nieuw normenstelsel vastgelegd. Een nieuw normenstelsel moet transparant, beter meetbaar en handhaafbaar zijn, het moet goed aansluiten bij de ondervonden hinder, rechtszekerheid te bieden en technisch en praktisch uitvoerbaar te zijn. Daarnaast dient het stelsel te voldoen aan de noodzakelijke balans tussen economie en milieu.

Een van de gevolgen is het - in 2003 - aanpassen van de Wet luchtvaart met een hoofdstuk (8) "De luchthaven Schiphol" specifiek gericht op Schiphol. De achterliggende gedachte hierbij is dat Schiphol als normaal bedrijf behandeld moet worden en dat niet het aantal vliegbewegingen of de hoeveelheid passagiers de norm moet zijn. Een eventuele groei van de luchthaven kan plaatsvinden binnen een nieuw stelsel van milieu- en veiligheidsnormen, dat gelijkwaardig is aan de huidige normen (PKB). Deze nieuwe normen moeten meetbaar en handhaafbaar zijn. Een randvoorwaarde is dat het aantal woningen binnen de 35 Ke zone (zie bijlage) moet dalen van 15.000 naar 10.000. Die reductie kan gehaald worden door minder te vliegen over gebieden met een relatief hoge bevolkingsdichtheid en meer over gebieden met een relatief lage bevolkingsdichtheid.

Vanuit de IJmondgemeenten en het gewest IJmond, waar Castricum indertijd nog deel van uit maakte, is vanaf 1995 op alle mogelijke inspraakmomenten ingesproken op de procedures die hebben geleid tot de aanleg van de Polderbaan. Ook werd invloed uitgeoefend via de Commissie geluidhinder Schiphol (CGS). Het standpunt van de IJmond was dat *"groei is toegestaan, mits de huidige leefmilieukwaliteit niet verder verslechtert (zelfs verbetert) voor de toekomstige generaties"*.

De inspraakmomenten zijn geweest:

- PKB Schiphol e.o., Integrale Milieu Effect Rapportage (IMER), herziening streekplan Haarlemmermeer/Schiphol.
- Ontwerp-aanwijzingsbesluiten Schiphol.
- Bezwaar tegen aanwijzingsbesluiten.
- Reactie op startnotitie Milieu Effect Rapportage (MER) voor het vierbanenstelsel (S4P2).
- Zienswijze t.a.v. MER vierbanenstelsel.
- Reactie op ontwerp aanwijzing luchtvaartterrein.
- Aanwijzing luchtvaartterrein.
- Reactie op startnotitie MER Schiphol na 2003.
- Reactie op Schipholwet.
- Reactie op ontwerp Luchthavenindelingbesluit en Luchthavenverkeerbesluit en bijbehorende MER.

In onderstaande tabel wordt aangegeven welke bezwaren dan wel wensen zijn ingediend met welk resultaat.

Bezwaren/wensen	Uitkomst
Natuur- en woonmilieus dienen zo veel mogelijk gevrijwaard te blijven van vliegverkeer.	Uitvliegroutes over Spaarnwoude en delen van de gemeenten.
De groei van het personen- en vrachtverkeer mag niet leiden tot verstopping op het Rijkswegennet in een wijde straal rond Schiphol.	Er is sprake van verstopping op het Rijkswegennet, maar niet duidelijk is of dit te wijten is aan Schiphol.
Vijfde baan gedraaid of parallel aan de Zwanenburgbaan. Regio is voorstander van parallel anders zou over Broekpolder worden gevlogen.	Polderbaan is parallel aan Zwanenburgbaan aangelegd.
Aanpassen van de uitvliegroutes over IJmuiden en Velsen-Zuid.	Uitvliegroutes over IJmuiden en Velsen-Zuid zijn gehandhaafd.
Nachtperiode tot acht uur verlengen dus van 23.00 -07.00 uur in plaats van van 23.00 - 06.00 uur.	Nachtperiode blijft van 23.00 -06.00 uur De geluidsbelasting voor de periode tussen 06.00 en 07.00 telt voor een factor 10.
Afdoende handhavingssysteem door een onafhankelijke instantie.	Geen afdoende handhavingssysteem. Inmiddels is er wel een onafhankelijke handhavinginstantie ingesteld Handhavingdienst luchtvaart (HDL).
De exploitant verplichten tot het instellen van meetpunten.	Niet gehonoreerd. Momenteel wordt hier onderzoek naar gedaan door de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (de commissie Eversdijk).
Geluidscontouren berekenen op basis van werkelijke overlast, dus met open ramen.	Niet gehonoreerd.
Berekenen van de werkelijke overlast. In de Ke systematiek wordt het door vliegtuigen geproduceerde geluid dat minder is dan 65 dB(A) niet in de berekening meegenomen.	In het nieuwe systeem wordt gewerkt met de Lden (een Europese norm voor geluid). In die systematiek wordt uitgegaan van de werkelijke geluidsbelasting.

Bezwaren/wensen	Uitkomst
Onderzoek naar de daadwerkelijke mate van geluidsbelasting en ondervonden hinder in relatie tot de geluidsbelasting.	Er is inmiddels een slaapverstoringsonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat nachtelijk vliegtuiggeluid negatieve effecten heeft op vele aspecten van de slaap.
CO ₂ uitstoot wordt niet meegerekend.	Op basis van internationale afspraken wordt de CO ₂ uitstoot niet meegerekend.
Belasting op brandstof heffen.	Op basis van internationale afspraken wordt geen belasting op de brandstof geheven.
Bezwaar tegen het uit de wet laten van de Commissie Geluidshinder Schiphol (CGS) –een <u>adviescommissie</u> aan de minister van Verkeer en Waterstaat.	CROS is in wet vastgelegd. CROS is een <u>overlegorgaan</u> tussen provinciale en lokale overheden enerzijds en de luchtvaartsector anderzijds.
Veiligheidsrisico's minimaliseren.	Er moet een statistisch causaal model ontwikkeld worden.

2.2. Recente ontwikkelingen

2.2.1. Evaluatie CROS

Bij de oprichting van CROS is afgesproken na één jaar het eigen functioneren te evalueren. Deze evaluatie heeft in mei 2004 plaatsgevonden en heeft geleid tot een aantal aanbevelingen. In de vergadering van de CROS d.d. 8 juli 2004 zijn de resultaten van die evaluatie besproken.

Besloten is tot meer openheid en transparantie. In dat verband is afgesproken dat:

- z.s.m. na de vergadering een besluitenlijst op de website van CROS worden geplaatst;
- de vergadering voortaan toegankelijk wordt voor alle CROS leden. Nu konden alleen de clustertrekkers aanwezig zijn. De CROS leden, niet zijnde de clustertrekkers, kunnen als toehoorder aanwezig zijn bij de vergaderingen.

Van de navolgende andere wensen zullen eerst de financiële en personele consequenties in beeld gebracht worden. Het betreft voor de korte termijn onder meer wensen op het gebied van:

- een versterking van het CROS bureau;
- de mogelijkheid om onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren;
- de samenstelling van de werkgroepen evenwichtiger te laten zijn en meer onafhankelijk van de sector.

Daarnaast hebben de leden van CROS uitgesproken dat meer gewerkt moet worden aan de CROS doelstelling van hinderbeperking.

Voor de middellangere termijn is nog geen besluit genomen over de positie van het Informatie- en Klachtenbureau. In deze discussie waren drie opties te weten IKB onder CROS houden, IKB naar de sector of IKB in een "ombudsmanachtige" omgeving.

De cluster noord benadrukt het belang van en onafhankelijke positie van het Informaite- en Klachtenbureau (IKB).

Tijdens de CROS-vergadering van 8 juli 2004 is van de zijde van de cluster noord benadrukt dat zij aan het eind van dit jaar de resultaten van deze verbeteringen zichtbaar moeten zijn. Mede afhankelijk hiervan zullen de IJmondgemeenten (ieder afzonderlijk) besluiten over verdere deelname aan CROS. Dit geldt niet voor Castricum omdat die vorig jaar al besloten heeft tot structurele deelname aan CROS.

2.2.2. Toekomst Nationale luchthaven

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in oktober 2003 de Tweede Kamer geïnformeerd over de toekomst van de nationale luchthaven. Hierin staat de blijvende inpassing van de mainport Schiphol centraal. In een nieuw gestart project - Mainport Schiphol - wordt de impact van ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart, luchtruim, luchthaven, bereikbaarheid alsmede ruimtelijk- en sociaal-economische aspecten op de mainport en haar omgeving, onderzocht met een doorkijk naar 2030/2040. Onderzocht wordt hoe men kan anticiperen op de toekomst en op welke wijze dit ingebracht kan worden in lopende beleidsprocessen voor de ontwikkeling van de Randstad en de mainport. Het project heeft een doorlooptijd tot 2006. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal zorgdragen voor verankering van de blijvende inpassing van de mainport Schiphol in rijksnota's zoals de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Het succes van de mainport wordt gevormd door een aantal onderling samenhangende factoren. Deze zijn samen te vatten als een goede bereikbaarheid en een hoogwaardig vestigingsmilieu. Naast luchtvaartaspecten gaat het in dit kader om internationale treinverbindingen, culturele voorzieningen, woonklimaat, belastingklimaat, recreatie, wonen etc.

2.2.3. Nota Ruimte

In de Nota Ruimte staat dat het beleid is gericht op een blijvende bijdrage van de luchthaven aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Bij de inrichting moet daarom voldoende ruimte gelaten worden voor de verdere mainportontwikkeling. Enerzijds voor een mogelijke uitbreiding van het banenstelsel en de bijbehorende aan- en uitvliegroutes en anderzijds het vermijden van nieuwe (woon)bebouwing op plaatsen waar dat vanuit het oogpunt van geluid en externe veiligheid niet wenselijk is. De ontwikkeling van de luchthaven mag, per saldo, niet leiden tot verslechtering van het beschermingsniveau voor de omgeving. In dat kader is vastgelegd dat in en nabij de 20 Ke-contour geen nieuwe grote woningbouw uitbreidingen worden toegestaan.

3. Probleemstelling

Dit hoofdstuk beschrijft de problematiek die binnen de Cluster noord speelt rondom het thema van deze nota. Zowel de positieve als negatieve aspecten van de luchtvaart en de oorzaken en gevolgen van de toename in hinderbeleving in de Cluster noord worden in dit hoofdstuk besproken.

In de huidige maatschappij is zowel de burger- als de zakelijke luchtvaart een niet meer weg te denken vorm van transport, ook voor de inwoners en de bedrijven van de Cluster noord. Het belang van de luchthaven Schiphol wordt dan ook door de cluster onderschreven.

Burgers en bedrijfsleven binnen de Cluster noord hebben daarnaast, direct of indirect, ook economisch belang bij de luchtvaart. Op of rond Schiphol werken 57000 mensen waarvan er ±1600 woonachtig zijn in Cluster noord. In hoofdstuk 6 onder 6.3.3. Werkgelegenheid wordt dit nader uitgewerkt.

Er zijn echter ook nadelen verbonden aan de luchtvaart.

Daar waar de luchtvaartsector gebaat is bij veel starts en landingen zijn inwoners beducht voor de hinder en de mogelijke gevolgen van ongelukken. Geluidhinder is daarvan een zeer belangrijke component. Geluid van vliegtuigen is hinderlijk en kan leiden tot slaapverstoring en gezondheidsklachten. Rustig in de tuin zitten is in sommige delen van de IJmond vaak onmogelijk. Laag overscherende vliegtuigen geven daarbij een gevoel van onveiligheid. Ook dat geldt niet alleen voor inwoners, maar ook voor bedrijven. Denk hierbij aan in de regio gevestigde bedrijven met een verhoogd milieurisicogehalte. Daaronder wordt mede verstaan de luchtkwaliteit, inclusief fijnstof, en de uitstoot van stoffen zoals CO₂.

Specifiek voor de Cluster noord is de hinder die de gemeenten Velsen en Beverwijk, zowel overdag als 's nachts, ondervinden van startende vliegtuigen. De gemeente Castricum ondervindt overdag en 's nachts hinder van landende vliegtuigen. De gemeente Heemskerk heeft last van landende vliegtuigen overdag (van 06.00 tot 23.00 uur). De gemeente Uitgeest ondervindt zowel hinder van starten als van landen. Vooral de piekbelasting zorgt voor hinder.

Door de ingebruikname van de Polderbaan is het aantal vliegbewegingen boven de Cluster noord behoorlijk toegenomen. Dat komt mede omdat de Polderbaan de preferente start- en landingsbaan is (49% van de vluchten in 2003). Daardoor is de (geluid)hinder voor steden als Amsterdam en Amstelveen sterk verminderd.

Nu het nieuwe stelsel enige tijd in werking is, wordt de vraag gesteld of het streven zoals verwoord in de TNLI nota van 1999 ook daadwerkelijk wordt gehaald. Uit de klachtenoverzichten blijkt dat het aantal klachten over geluidsoverlast en het aantal klagers enorm is toegenomen. Een meerjaren klachtenoverzicht van klachten en klagers uit gemeenten in de Cluster noord is als bijlage opgenomen.

Uit de klachtenrapportages van CROS blijkt dat sprake is van een enorme toename van het aantal klachten. Die rapportages maken de onvrede over de Polderbaan inzichtelijk. Diegenen die vanuit de omgeving van Amsterdam/ Amstelveen bewust verhuisd zijn naar onze regio – het rustige buitenleven – ondervinden nu opnieuw hinder. De indruk bestaat dat velen zich afvragen of ze niet moeten verhuizen naar rustigere plekken in Nederland. Vragen die daarbij spelen zijn of de

veroorzaker niet moet meebetalen aan het verhuizen en waar naar verhuisd moet worden om van de rust te kunnen genieten.

De invloed van geluid op de slaap en gezondheid is afkomstig van alle vormen van verkeer (lucht-, weg en rail), omgevingsgebonden activiteiten, buurtgeluid en burengeluid.

Door de gezondheidsraad is onderzoek gedaan naar de invloed van geluid op de slaap en de gezondheid. Dat onderzoek is gebaseerd op alle vormen van verkeer.

De raad concludeert dat nachtelijk omgevingsgeluid de slaap verstoort en leidt tot slapeloosheid. Nachtelijk lawaai haalt veel Nederlanders uit de slaap. Bij een aantal van hen leidt dat tot slapeloosheid en mogelijk tot andere gevolgen voor gezondheid en welbevinden.

De commissie beveelt onderzoek naar de volgende onderwerpen aan om de volgens haar belangrijkste hiaten in kennis over blootstelling aan nachtelijk geluid op te vullen:

- de langetermijneffecten voor gezondheid en welbevinden van nachtelijk geluid;
- de effecten van nachtelijk geluid op kinderen, de doelmatigheid en doeltreffendheid van geluidwerende voorzieningen tussen woningen en van gevels;
- de effecten van buurt- en burengeluid.

De besturen van de Cluster noord zijn van mening dat het huidige normenstelsel van de Wet luchtvaart teveel ruimte biedt aan en teveel vertrouwt op zelfregulering door de luchtvaartsector. Ook worden vragen om verduidelijking van de grenzen van de geluidbelasting en de handhaving van overtredingen niet afdoende beantwoord. Het grootste deel van de cluster ligt buiten de bij wet gereguleerde beschermingsgebieden waar geen (geluid)norm geldt.

Uit een gevoel van rechtsbescherming en hinderbeperking is de berekening van de geluidsbelasting per jaargemiddelde dan ook niet rechtvaardig. Dat geldt ook voor de wettelijk toegestane overschrijdingen van horizontaal en verticaal vliegen.

4. Visie

4.1. Algemeen

De gemeenten in de Cluster noord hebben een gezamenlijke visie ontwikkeld op de van de luchtvaart ondervonden hinder. De kern van deze visie is dat de cluster niet tegen vliegen boven het gebied is, maar dat sprake moet zijn van een betere regulering.

Daartoe wil de cluster:

1. meer hinderbeperking;
2. een gelijkwaardige en rechtvaardige verdeling van de hinder over de gehele regio rond Schiphol;
3. ook buiten het buitengebied (de 'oude' 20 Ke zone) wettelijk vastgestelde normen/grenswaarden;
4. eerlijke en open informatie aan de burgers over de consequenties van de aanwezigheid van Schiphol;
5. verkrijgen van en opstellen van een maatregelenpakket inzake de gezondheid en veiligheid, en tenslotte als laatste middel:
6. compensatie.

Meer hinderbeperking kan worden gerealiseerd door:

- de luchtvaart op grotere hoogte te doen plaats vinden;
- vliegen boven woonkernen zoveel mogelijk te vermijden;
- beperken van vliegtijden, met name in de nacht en vroege ochtend;
- voor de lange termijn: Schiphol in zee. Alternatieven zijn Schiphol op de Tweede Maasvlakte of Flevoland.

Een gelijkwaardige en rechtvaardige verdeling van de hinder over de gehele regio rond Schiphol wordt onder meer gerealiseerd door:

- het hanteren van een norm in handhavingpunten die, op de punten die op even grote afstand van het eind van de baan liggen, hetzelfde zijn;
- het verlaten van het huidige stelsel – voorkeur voor noord-zuid starten en landen.

Ook buiten het buitengebied vaststellen van wettelijke normen:

- in de wet opnemen van normen die de toegestane hinder in de woongebieden rond Schiphol specificeren, ook voor de zogenaamde gebieden die buiten het buitengebied (buiten de 20 Ke-zone) liggen.

Eerlijke en open informatie aan de burgers over de consequenties van de aanwezigheid van Schiphol door:

- informatie over landelijke normen, huidige en toekomstige routes en banenstelsel, werkelijk gemeten belasting op diverse locaties.

Verkrijgen van en opstellen van een maatregelenpakket inzake de gezondheid en veiligheid

- onderzoek naar de effecten op de veiligheid en de gezondheid in de IJmond en Castricum. Een belangrijk element daarbij is de fijnstofproblematiek in de regio;
- uitvoeren van een maatregelenpakket gericht op veiligheid en gezondheid

Tenslotte kan als laatste middel gedacht worden aan compensatie door onder andere:

- snelle en reële vergoeding van geleden schade;
- uitbreiding van de regeling voor het isoleren van woningen;
- compensatie voor gedeerd leefgenot b.v. door een verhuispremieregeling.

Opgemerkt wordt dat hier de reeds geldende regelingen worden bedoeld en niet dat de gemeenten daar een regeling voor zullen ontwikkelen en/of zelf gaan compenseren.

De randvoorwaarden daarbij zijn:

1. zo veel als mogelijk redeneren vanuit een gezamenlijk belang, daarmee wordt meer bereikt;
2. het behouden van eigen verantwoordelijkheid van de individuele gemeentebesturen waarbij het gezamenlijk belang wel in de gaten wordt gehouden;
3. een maatschappelijk aanvaardbare balans vinden tussen economie en milieu;
4. de vigerende wetgeving voor de luchtvaart;
5. de aanwezigheid van Schiphol;
6. de aanwezigheid van een zekere mate van hinder;
7. maatschappelijke uitvoerbaarheid van in te zetten instrumenten en maatregelen.

De cluster zal, om zijn doelen te kunnen bereiken, intensief moeten communiceren met rijksoverheid, provincie, omliggende regio's en de sector. Niet alleen om de belangen van haar inwoners te behartigen. Maar ook om naar de meest actuele kennis te zoeken, op een ingewikkeld terrein als de luchtvaart, om tot hinderbeperking te komen.

Het overlegplatform CROS is het huidige kader voor de na te streven afstemming, maar Cluster noord onderkent tegelijkertijd de beperkingen van de CROS, te weten:

- de rijksoverheid is er niet in vertegenwoordigd;
- de beschikbare deskundigheid en expertise is van één van de belanghebbenden in de CROS en derhalve niet onpartijdig;
- de CROS is dusdanig aan de huidige regelgeving gebonden dat het zoeken naar minder hindergevende alternatieven al gauw wordt afgewezen, louter en alleen "omdat het niet past niet in de huidige regelgeving".

De cluster is daarom van mening dat de CROS verbeterd moet worden en er andere afstemmingsvormen met de overheden en de sector dienen te worden gevonden.

Om te mogen participeren in de CROS wordt een bijdrage verwacht van de deelnemers in het overleg. Naast voornoemde, vooral, op hinder gerichte visie vinden de deelnemers in cluster noord dat betalen om te mogen participeren in de CROS niet wenselijk is, wanneer men uit gaat van het principe de vervuiler betaalt.

4.2. Prioriteiten

Vanuit het onder de visie aangegeven uitgangspunt – meer hinderbeperking – is er voor gekozen de navolgende aspecten met voorrang uit te werken.

- Onderzoek naar het Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet luchtvaart en de Polderbaan is sprake geweest van een verschuiving van de hinder naar de IJmond en Castricum. De hinderbeleving is echter vele malen groter dan verwacht mocht worden. Deze onevenredige belasting rechtvaardigt onderzoek naar een alternatief waarbij de hinder voor de cluster noord wordt beperkt. Het is uitdrukkelijk niet de intentie van de cluster om de hinder te verplaatsen, maar te zoeken naar alternatieven die de hinder voor de gehele omgeving beperkt.

- Onafhankelijk onderzoek naar de mogelijkheden van hoger aan- en uitvliegen.

Van de zijde van de luchtvaartsector wordt aangegeven dat hoger aan- en uitvliegen niet mogelijk is om tegelijkertijd te voldoen aan de doelstelling om mainport te blijven. Naast de vraag wat exact onder mainport verstaan dient te worden is het, vanuit een oogpunt van hinderbeperking, gewenst inzicht te hebben in de (on)mogelijkheid de vliegprocedure voor wat betreft de hoogte van aan- en uitvliegen aan te passen.

- Meten en handhaven

In de optiek van de Cluster noord is er wel degelijk een relatie te leggen tussen het meten van geluid en het handhaven. In dat verband wordt gepleit voor een aantal meetpunten in de regio niet alleen ter informatie van de inwoners, maar ook om te handhaven.

- Gelijkwaardige en rechtvaardige verdeling van de hinder over de regio.

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet luchtvaart en de Polderbaan is sprake geweest van een verschuiving van de hinder naar de IJmond en Castricum. De Cluster noord is voor een gelijkwaardige verdeling van de hinder over de gehele omgeving van Schiphol. Voor de gemeenten in de cluster noord zal dat hinderbeperking met zich brengen. In relatie tot het economisch belang van Schiphol voor Nederland is het niet meer dan billijk ook de lasten (hinder) te verdelen.

- Stoppen van nachtvluchten

Veel klachten hebben betrekking op (het gebrek aan) nachtrust vanwege vliegverkeer. Ook de gezondheidsraad concludeert dat nachtelijk omgevingsgeluid de slaap verstoort en leidt tot slapeloosheid.

- Starten lobby traject.

Het doel van dit traject is om een vast contact te creëren met zowel de politiek als met de sector om indirect de doelstelling – hinderbeperking – te bereiken.

5. Huidige samenwerking/werkwijze

5.1. Inleiding

Zoals uit hoofdstuk 3 blijkt wordt er al vanaf 1995 intensief samengewerkt. Deze samenwerking is gebaseerd op het principe "samen sterk" en is als randvoorwaarde opgenomen in de visie. In hoofdstuk 3 is al aangegeven op welke momenten en tegen welke ontwikkelingen rond Schiphol bezwaar, bedenkingen of een zienswijze is ingebracht.

5.2. Gemeenten in de cluster noord

Met de inwerkingtreding van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart verandert niets aan de samenwerking tussen de gemeenten. Naast het algemene uitgangspunt hebben en houden de gemeenten een eigen verantwoordelijkheid richting hun inwoners ten aanzien van de leefbaarheid van de woonomgeving. Dat betekent dat gemeenten een eigen koers kunnen varen in enerzijds de omgang met lokale groeperingen die zich inzetten om de hinder van Schiphol te beperken of verminderen en anderzijds het vergaren van informatie bij en informeren van de provinciale en landelijke politiek. Met lokale belangengroepen in Velsen en Castricum vindt al overleg plaats. Bij het volgen van een eigen koers kunnen afstemmings- en communicatieproblemen tussen de gemeenten ontstaan. Het is daarom van groot belang dat er afstemming plaats vindt tussen de gemeenten in de cluster. Daarom informeren de, in de Cluster noord participerende gemeenten, elkaar over uit te voeren initiatieven. Ook worden de andere gemeenten in de gelegenheid gesteld om, indien gewenst, te participeren in het initiatief.

Schiphol heeft zowel ruimtelijk, economisch, als vanuit milieuoogpunt invloed op haar omgeving. Omdat hinder een grote rol speelt is de Milieudienst IJmond belast met de coördinatie tussen de gemeenten. De milieudienst adviseert de gemeenten over de (milieu)consequenties van Schiphol.

5.3. Lokale belangenorganisaties

Met de lokale belangenorganisaties wordt door de gemeenten, waar een dergelijke lokale belangenorganisatie aanwezig is, overleg gevoerd door de verantwoordelijke bestuurder.

5.4. CROS

Met de inwerkingtreding van de Wet luchtvaart is de CGS, adviesorgaan voor de minister van Verkeer en Waterstaat, uit de wet verdwenen. Het Rijk besluit meer op afstand te opereren. In de plaats van de CGS komt de CROS, een overlegorgaan tussen provincies, gemeenten en de luchtvaartsector. Aan CROS kunnen provincies en gemeenten deelnemen die in de 35 Ke sector liggen. Iedere gemeente heeft zowel een bestuurlijke - als een bewonersvertegenwoordiger aangewezen. Per cluster heeft één bestuurder (de clustervertegenwoordiger) en één bewonersvertegenwoordiger (de clustertrekker) zitting in de plenaire CROS-vergadering. De voorbereiding van de CROS-vergaderingen vindt plaats in het portefeuillehouderscontact milieu + Castricum. De bewonersvertegenwoordigers zijn daarbij aanwezig. Tot op heden vindt ad-hoc afstemming plaats met andere clusters. Ook de bewonersvertegenwoordigers hebben zich verenigd en overleggen regelmatig over de te voeren strategie. Dat gebeurt ook met vertegenwoordigers van andere clusters.

Ambtelijk wordt iedere plenaire CROS vergadering voorbereid in een overleg tussen de cluster Noordmidden (Zaanstad, Oostzaan en Wormerland) en Noordwest (Haarlem en Haarlemmerliede/ Spaarnwoude).

De vergaderingen van de CROS worden voorbereid door de werkgroep klachten en hinderbeperking. De agendagroep bepaald wat voor de plenaire CROS vergadering wordt geagendeerd. Ten behoeve van het informeren van de bewoners in de omgeving van Schiphol tenslotte, is een werkgroep communicatie ingesteld. In het algemeen wordt opgemerkt dat de CROS-vergaderstukken te laat beschikbaar zijn.

6. Actoren/Belangen

6.1. Inleiding

Om een heldere en eenduidige strategie te kunnen bepalen en uitvoeren is het belangrijk om een perceptie te hebben van de actoren die betrokken zijn bij de Schipholproblematiek.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verschillende bij de Schipholproblematiek betrokken actoren en wordt een analyse gemaakt van de belangen die spelen rond Schiphol.

6.2. Actorenanalyse

6.2.1. Europese Unie

De Europese Unie heeft als doel invulling te geven aan een gemeenschappelijk vervoerbeleid gericht op verwezenlijking van de doelstellingen van het Verdrag van Amsterdam.

Naast die doelstelling is het doel een systeem van duurzame mobiliteit tot stand te brengen. Dat impliceert het organiseren van het vervoer zodat het gebruik energie, de tijd, de trajecten en de omstandigheden waaronder het vervoer plaatsvindt, worden geoptimaliseerd.

Ten aanzien van luchtvervoer wordt aandacht besteed aan de toegang tot de markt, mededinging en tarieven alsmede verkeer en veiligheid.

6.2.2. Rijk

- Parlement;
- Regering;
- Staatssecretaris.

Het Rijk is als bevoegd gezag en wetgever primair verantwoordelijk voor het milieu- en veiligheidsstelsel voor Schiphol. Een en ander is formeel vastgelegd in de Wet luchtvaart en de daaraan verbonden uitvoeringsbesluiten.

6.2.3. Provincie

De besturen van de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht behartigen de bovenlokale belangen en zorgen waar nodig voor regionale regie van samenwerking en het invoeren van maatregelen.

6.2.4. Gemeenten

De besturen van de gemeenten hebben een eigen verantwoordelijkheid. De gemeenten die (deels) binnen de 35 Ke zone liggen zijn uitgenodigd deel te nemen in de CROS. Gekozen is voor een geclusterde vertegenwoordiging in CROS.

De inspanningsverplichting van de deelnemende gemeenten bestaat uit:

- zorgen voor een goede samenwerking in de clusters;
- financiële bijdrage leveren;
- nakomen van afspraken in CROS-verband;
- communiceren met achterban.

Het belang van de gemeenten is om de van Schiphol ondervonden hinder, zo veel als mogelijk is, te beperken. Door hierbij gezamenlijk op te treden, al dan niet in CROS, wordt een versterkte effectiviteit nagestreefd.

6.2.5. Bewoners/lokale belangenorganisaties

Uit individuele reacties van bewoners kan worden opgemaakt dat hinder wordt ervaren van Schiphol. De mate van hinder wordt door persoonlijke factoren bepaald. Bewoners verwachten van de (plaatselijke) overheid dat maatregelen worden genomen om de hinder te beperken. De standpunten verhardten. Bewoners hebben zich in (lokale)belangenorganisaties georganiseerd. Belangenorganisaties in de Cluster noord zijn de milieudefensiegroep Goed-Aardig in Heemskerk, het Platform Vlieghinder Regio Castricum (PVRC), het Platform Velsen Overlast Schiphol (PVOS), de Werkgroep Luchtruim IJmond in Beverwijk en de Dorpsraad van Wijk aan Zee. Deze organisaties vertegenwoordigen het lokale belang.

De lokale belangenorganisaties organiseren zich ook onderling. Eén van de resultaten daarvan is de nota "Een goed instrument", een gezamenlijke discussienota van bewonersplatforms rond Schiphol ten behoeve van de evaluatie van de Wet luchtvaart en de Schipholbesluiten.

6.2.6. Milieuorganisaties/actiegroeperingen

Landelijke en soms lokale verenigingen/instellingen zijn aan te merken als belangenbehartigers die opkomen voor een deelbelang, zoals milieubelangen, bewonersbelangen etc. In het algemeen kan gesteld worden dat deze actoren zeer kritisch en in sommige gevallen tegen verdere groei van de luchtvaartsector zijn.

6.2.7. Bedrijfsleven

Binnen het bedrijfsleven kan onderscheid gemaakt worden tussen bedrijven die profiteren van Schiphol zoals toeleveringsbedrijven en bedrijven die, net als omwonenden, (geluid-)hinder ondervinden van Schiphol. Bij bedrijven kan sprake zijn van zowel directe- als indirecte werkgelegenheid door de aanwezigheid van de luchthaven.

6.2.8. CROS

De Wet luchtvaart stelt dat de CROS tot taak heeft om door overleg tussen de, in Artikel 8.34, bedoelde betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Door informatie-uitwisseling en overleg zal getracht worden oplossingen te vinden voor problemen op het gebied van milieu en externe veiligheid. Een en ander kan leiden tot afspraken over het verminderen van hinder, maatregelen in de ruimtelijke ordening of ter verbetering van de leefbaarheid. Elk van de leden behoudt volledige verantwoordelijkheid voor de eigen taken; CROS heeft zelf geen bevoegdheden op het gebied van de operatie van de luchthaven of de ruimtelijke inrichting. Om CROS tot een succes te maken is daarom het gezamenlijk overleggen en zoeken naar oplossingen voor hinder van wezenlijk belang, evenals het nakomen van mogelijke afspraken die worden gemaakt. Dat vraagt om vertrouwen in elkaar en openheid van zaken.

6.2.9. Luchtvaartsector

De sector bestaat uit:

- Amsterdam Airport Schiphol (AAS), exploitant van de luchthaven;
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
- luchtvaartmaatschappijen.

De inspanningsverplichting van de luchtvaartsector bestaat uit:

- informatie verschaffen aan het klachtenbureau en het Bureau CROS ter uitvoering van de Regeling Milieu Informatie;

- in samenwerking met het Klachtenbureau en het Bureau CROS een communicatiejaarplan opstellen;
- nakomen van afspraken die in CROS gemaakt worden;
- het trekken van CROS-werkgroepen en/of projecten, waaronder de werkgroep Hinderbeperking en de werkgroep Klachtenbeleid;
- het leveren van een nog te bepalen financiële bijdrage;
- de luchtvaartsector zorgt voor duidelijke aanspreekpunten in hun organisaties en voldoende inhoudelijke ondersteuning van de CROS op grond van hun expertise en gegevens waarover zij beschikken.

Het belang van de sector is primair groei en continuïteit van de luchtvaart, om te voldoen aan het Rijksbeleid dat Schiphol mainport is en moet blijven en secundair een goede relatie met de omgeving. De kaders waarbinnen groei mogelijk is, wordt gevormd door de Wet luchtvaart.

6.2.10. Pers

De rol van de pers is het vergaren en verspreiden van nieuws om de burgers te informeren. Zij handelt vanuit die rol autonoom. De pers heeft geen belang bij structuren en afspraken van andere actoren.

6.3. Belangenanalyse

6.3.1. Inleiding

Het standpunt van het Rijk is dat Schiphol mainport moet blijven. In principe betekent dit dat Schiphol moet groeien om aan die doelstelling te kunnen blijven voldoen. Daarnaast is door het Rijk gesteld dat de hinder van Schiphol niet mag toenemen. Enerzijds groei en anderzijds geen toename van de overlast staat als "dubbeldoelstelling" bekend.

De gemeentebesturen en bewonersvertegenwoordigers willen een goede balans tussen economie, milieu en volksgezondheid en vragen in dat kader om beperking van hinder en om bewaking van veiligheid.

In hoofdstuk 5. Visie is reeds aangegeven wat de Cluster noord wil bereiken. Als randvoorwaarde is gesteld het bereiken van een balans tussen economie en milieu. In de volgende paragrafen van dit hoofdstuk wordt aangegeven wat het milieubelang in het algemeen en het economisch belang van Schiphol in het bijzonder is.

6.3.2. Milieu

In de Milieuviesies van de IJmondgemeenten is vastgelegd dat de gemeenten streven naar een duurzame ontwikkeling. Daaronder wordt verstaan een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie, zonder daarmee toekomstige generaties te beperken in hun behoeftevoorziening. Gezocht dient te worden naar een samenhang tussen de fysieke kwaliteit van de woonomgeving en de sociale samenhang tussen de bewoners en het leefklimaat. Het leefklimaat wordt door Schiphol beïnvloed vanwege geluid, veiligheid en de luchtkwaliteit.

6.3.3. Werkgelegenheid

In november 2003 deed Amsterdam Airport Schiphol onderzoek, via een enquête, naar de werkgelegenheid op Schiphol. Een en ander is verwoord in het Regioplan. Uit het onderzoek is

gebleken dat het aantal werknemers 57.099 (exclusief uitzendkrachten) is, verdeelt over 542 bedrijven. Het aantal uitzendkrachten bedraagt 2.021. Van dit aantal werknemers is 56,8% afkomstig uit het CROS-gebied. Een groot deel is afkomstig van binnen de 35 Ke zone (18,6%) en Amsterdam (18,7%). Het aandeel werknemers uit de rest van het CROS gebied bedraagt 19,5%. Dat zijn 9.265 werknemers. Het aantal mensen uit de Cluster noord werkzaam op Schiphol bedraagt 1.531. Per gemeenten is dat voor Velsen 674, Beverwijk 278, Castricum 270, Heemskerk 235 en Uitgeest 74. (Noot: van het totaal aantal werknemers (57.099) is van 9.683 werknemers de postcode niet bekend.) In 2002 was dat aantal 1.434

7. Toekomstige samenwerking en communicatie

7.1. Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is aangegeven wat de visie is, wat de randvoorwaarden zijn, wie de actoren zijn en welke belangen er spelen. In dit hoofdstuk wordt, in heldere afspraken, vastgelegd hoe de communicatie en werkwijze tussen de verschillende, bij de Schipholproblematiek betrokken actoren in de cluster Noord, in de toekomst plaatsvindt.

7.2. Structuur- en communicatieafspraken

De cluster zal, om zijn doelen te kunnen bereiken, intensief moeten communiceren met rijksoverheid, provincie, omliggende regio's en de sector. Niet alleen om de belangen van haar inwoners te behartigen, maar ook om naar de meest actuele kennis te zoeken op een ingewikkeld terrein als de luchtvaart om tot hinderbeperking te komen.

Het overlegplatform CROS is het huidige kader voor de na te streven afstemming, maar Cluster noord onderkent tegelijkertijd de beperkingen van de CROS, te weten:

- de rijksoverheid is er niet in vertegenwoordigd;
- de beschikbare deskundigheid en expertise is van één van de belanghebbenden in de CROS en derhalve niet onpartijdig;
 - de CROS is dusdanig aan de huidige regelgeving gebonden dat het zoeken naar minder hindergevend alternatieven al gauw wordt afgewezen, louter en alleen "omdat het niet past in de huidige regelgeving".

De cluster is daarom van mening dat de CROS verbeterd moet worden en er andere afstemmingsvormen met de overheden en de sector dienen te worden gevonden.

- **Samenwerking**

De van Schiphol ondervonden hinder blijft niet beperkt tot de individuele gemeentegrenzen. Dat geldt niet alleen voor het aspect milieu, maar ook voor economie – werkgelegenheid en ruimte. Daar waar gemeenschappelijke belangen spelen is een gezamenlijk optrekken van wezenlijk belang om, zoals in de milieuvisie is verwoord, te voorkomen dat de ontwikkelingen rond Schiphol gepaard gaan met beperkingen in ruimtelijke ontwikkelingen. Dan kan zelfs gesproken worden van "samen sterk".

- **(Voor)overleg**

De Schipholproblematiek wordt besproken in het bestaande overleg tussen de portefeuillehouders milieu(PHC-M)+ Castricum.

De frequentie is verhoogd naar 1 maal per maand. In dat overleg wordt alleen gesproken over Schiphol. De planning is zodanig dat deze structuur, indien van toepassing, tevens gebruikt wordt als vooroverleg voor de plenaire vergaderingen van CROS. In die gevallen wordt het overleg gecombineerd met vooroverleg met de bewonersvertegenwoordiger.

Per gemeente neemt één bestuurder en één bewonersvertegenwoordiger deel aan het overleg. Tenslotte wordt een structureel overleg gepland met de vertegenwoordigers van actiegroeperingen zoals milieudefensiegroep Goed-Aardig, het Platform Velsen Overlast Schiphol, het Platform Vlieghinder Regio Castricum, de Werkgroep Luchtruim IJmond en de Dorpsraad van Wijk aan Zee.

Naast geluid is ook externe veiligheid een onderwerp dat aan de orde komt binnen CROS. Externe veiligheid is de bevoegdheid van de burgemeester. Dit betekent dat er afstemming nodig is tussen de burgemeesters en het PHC-M + Castricum op het moment dat binnen CROS over externe veiligheid wordt gesproken. In dat geval maakt de Milieudienst IJmond een gespreksnotitie voor de portefeuillehouders en de burgemeesters die dit onderling afstemmen. In het PHC wordt het onderwerp besproken en afgestemd.

- **Collegevoorstellen**
Collegevoorstellen worden voorbereid door de, bij de Milieudienst IJmond, met Schiphol belaste ambtenaar bij het team Milieubeleid en Juridische Zaken. De tekstvoorstellen worden door de schakelfunctionarissen binnen de milieudienst omgezet in de voor de gemeenten gebruikelijke formats. Na het collegebesluit vindt afstemming plaats met lokale (actie)groepen of betrokkenen. Overigens betekent die afstemming niet dat alle aangevoerde op- en aanmerkingen ook doorgevoerd worden. Vervolgens vindt behandeling in commissie/raad plaats. Bij de stukken voor de commissie / raad wordt melding gemaakt van een eventueel minderheidsstandpunt. Uit ervaring is gebleken dat de termijn voor het indienen van bezwaar of beroep dermate klein is dat behandeling in commissie soms en in de raad helemaal niet haalbaar is. In die gevallen wordt bezwaar/ beroep aangetekend met het voorbehoud van goedkeuring door de raad en wordt de mogelijkheid het bezwaar/beroepschrift aan te vullen geclaimd.
- **Raad- en commissie informatie**
Om de raad- en commissieleden te informeren over actuele zaken en eventuele ontwikkelingen rond Schiphol wordt na iedere CROS-vergadering de 'uitkomst' daarvan bekend gemaakt. Deze informatie kan beschouwd worden als voortgangsrapportages.
- **Ondertekening**
Gelet op de visie staat er veel te gebeuren. Vaak is de uitvoering ook gebonden aan (wettelijke) termijnen en wordt de reactie onder voorbehoud van goedkeuring door de raad, ingediend. Met name waar sprake is van wettelijke termijnen (zienswijzen en bezwaren) betekent de huidige werkwijze, het ondertekenen door het bevoegd gezag (de colleges), veel tijdverlies in een situatie waar de voorbereidingstijd toch al kort is. Het ondertekenen van aan tijdgebonden elementen wordt, daar waar het niet anders kan, opgedragen aan de voorzitter van het Dagelijks Bestuur van de Milieudienst IJmond namens de Cluster Noord.
- **Communicatie**
In juni 2003 heeft Milieudienst IJmond een communicatieplan opgesteld waarin wordt beschreven hoe Cluster Noord omgaat met berichtgeving rondom de Schipholproblematiek richting haar bewoners. De informatie bestaat uit het verstrekken van algemene achtergrondinformatie over de luchthaven, het geven van actuele informatie over ontwikkelingen binnen CROS en informatie over de rol en de standpunten van de IJmondgemeenten. Inmiddels wordt het communicatieplan uitgevoerd en zijn de volgende communicatiemiddelen in gebruik:
 - de website van de Milieudienst IJmond bevat (actuele) informatie over de IJmond en vliegverkeer;

- in december 2003 / januari 2004 heeft informatie over de IJmond en vliegverkeer op de gemeentepagina's van de verschillende gemeenten gestaan;
 - in nauw overleg met de clustervertegenwoordiger geeft de Milieudienst IJmond persberichten uit naar aanleiding van de plenaire vergadering van CROS of actuele ontwikkelingen / standpunten van Cluster Noord.
- Voorbereiden CROS
De voorbereiding van de CROS plenair vindt plaats in werkgroepen. Vanuit de Cluster noord wordt geparticipeerd in het Agendaoverleg, de werkgroep Hinderbeperking, de werkgroep Klachten en de werkgroep Communicatie De werkgroepen komen ± 1 maal per maand bij elkaar.

Binnen de cluster worden de vergaderingen van CROS plenair zowel ambtelijk als bestuurlijk voorbereid.

Bij de ambtelijke voorbereiding zijn betrokken de ambtelijk vertegenwoordigers van de Cluster noord, Cluster noordmidden (Zaanstad, Wormerland en Oostzaan), Cluster noordwest(Haarlem en Haarlemmerliede/Spaarnwoude) en Castricum.

Bestuurlijk vindt afstemming plaats tijdens de PHC-M + Castricum vergaderingen.

Waar naast deze structuur behoefte bestaat aan vooroverleg met plaatselijke groeperingen/ actiegroepen wordt dat door de gemeenten zelf afgestemd. De bestuurlijke vertegenwoordigers van de cluster stemmen onderling af of er behoefte is aan informeel bestuurlijk overleg met hetzij de voorzitter van CROS dan wel andere clusters.

Aansluitend aan dit bestuurlijke overleg vindt overleg plaats met de bewonersvertegenwoordigers.

Het bijwonen c.q. participeren van derden in de vooroverleggen wordt alleen toegestaan na goedkeuring door de leden van het overleg.

De bewonersvertegenwoordigers hebben hun eigen vooroverleg. De clustertrekker van de bewoners heeft daarnaast nog vooroverleg met de clustertrekkers van de andere clusters.

8. Actieprogramma

In dit hoofdstuk staat beschreven hoe de visie in hoofdstuk 5. wordt vertaald naar een strategie en de daarbij horende uitvoering in een actieprogramma.

8.1. Strategie

De strategie is gericht op het realiseren van hetgeen in hoofdstuk 5. Visie is uitgewerkt. Realisatie daarvan vindt plaats langs de navolgende pijlers:

- a. participeren in verschillende overlegstructuren zoals CROS;
- b. reactief blijven;
- c. pro-actief zijn/worden;
- d. inspelen op actuele ontwikkelingen.

Daarbij wordt opgemerkt dat sprake is van een zekere mate van flexibiliteit vanwege hetgeen onder d. inspelen op actuele ontwikkelingen is aangegeven.

8.2. Uitvoering

In deze paragraaf worden de acties met betrekking tot participeren, reactief blijven en de eerste vier pro-actieve acties uitgewerkt en specifiek gemaakt volgende de "ODAT-methodiek". Dit betekent dat voor iedere actie wordt aangegeven wat het **Onderwerp** is, wat het **Doel** is, hoe het onderwerp **Aangepakt** wordt en wanneer (**Tijd**).

a. participeren in verschillende overlegstructuren zoals CROS

Onderwerp : evaluatie deelname/participatie in CROS

Doel : voorbereiden besluit tot verdere deelname aan CROS

Aanpak : brainstormen in het PHC milieu

Tijd : januari 2005

Onderwerp : evaluatie CROS

Doel : evalueren van de huidige werkwijze binnen CROS zelf

Aanpak : 1. workshops voor alle leden van CROS (bestuurders, bewoners en
luchtvaartsector)

2. invullen enquête

Tijd : januari 2005

Onderwerp : structureel overleg plannen met Rijk en provincie

Doel : uitwisselen van informatie en standpunten, creëren van draagvlak voor
standpunten van cluster noord

Aanpak : afspraak maken met actoren en agenda bepalen

Tijd : medio juni gepland voor een eerste overleg in het najaar 2004

Onderwerp : structureel overleg met (lokale) belangenorganisaties

Doel : uitwisselen informatie en standpunten

Aanpak : afspraak maken met actoren en agenda bepalen

Tijd : medio juni gepland voor een eerste gezamenlijk overleg in september

Onderwerp : overleg eigen bestuurder met bewonersvertegenwoordiger(s)
Doel : afstemming lokaal belang en bepalen standpunt
Aanpak : afspraak maken met actor en agenda bepalen
Tijd : medio mei voor een eerste gesprek eind mei

b. reactief blijven

Onderwerp : reageren op MER en uitvoeringsbesluiten
Doel : indienen zienswijze/ bezwaarschrift namens de cluster noord
Aanpak : voorbereiding door Milieudienst. Behandeling in college, commissie en raad
Tijd : medio mei 2004

Onderwerp : reageren op evaluatie wetgeving
Doel : wetsaanpassing overeenkomstig het gestelde in deze visie.
Aandacht voor Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) in een op te stellen MER tbv de evaluatie. Ook meenemen dat de luchtvaart onder het Kyoto-protocol gebracht dient te worden (CO₂-uitstoot)
Aanpak : voorbereiding inspraakreactie door Milieudienst
Tijd : van eind 2004 tot tweede helft 2006

Onderwerp : reageren op Nota Ruimte
Doel : aanpassing nota ten aanzien van voor de uitbreiding van Schiphol gereserveerde ruimte
Aanpak : voorbereiding inspraakreactie door Milieudienst
Tijd : medio mei 2004

c. pro-actief zijn/worden

Onderwerp : uitdragen strategische nota Schiphol
Doel : informeren over de visie van de gemeenten binnen cluster noord over Schiphol
Aanpak : gezamenlijke presentatie aan commissies van de gemeenten, persbericht tbv inwoners, CROS, provincie, Rijksoverheid
Tijd : medio juni 2004 – november 2004

Onderwerp : kaartenactie op strategisch moment
Doel : wetsaanpassing overeenkomstig het gestelde in deze visie
Aanpak : kaartenactie
Tijd : 3^e kwartaal 2004

Onderwerp : organiseren van een bijeenkomst met (politieke) beslissers voor een debat

Doel : creëren van draagvlak en beeldvorming

Aanpak : debat

Tijd : 4^e kwartaal 2004

Onderwerp : aandacht voor de problematiek in de IJmond bepleiten bij de EU

Doel : creëren van draagvlak en beeldvorming alsmede pleiten voor het onder het Kyoto protocol brengen van de luchtvaart

Aanpak : schriftelijk, uitnodigen Euro parlementariërs voor een debat

Tijd : 4^e kwartaal 2004

In deze nota is volstaan met het uitwerken van de eerste drie acties in de ODAT-methodiek. De overige acties zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Activiteit	Tijdpad	Actoren	Status
Bevorderen erkenning Omegam meetpunten, presenteren meetresultaten Aandacht voor het initiatief van de Stichting Geluidsnet	1 ^e helft 2005	MDIJ, gemeenten	Uitwerken
Nader te bepalen actie richting Rijk vlak voor evaluatiemoment Wet luchtvaart	Begin 2006	MDIJ, gemeentebesturen, lokale groepen, inwoners	Uitwerken
Bevorderen rolscheiding binnen CROS ten aanzien van informatieverstrekking (onafhankelijk klachtenbureau) De analyse en rapportage van de klachten dient een wetenschappelijke basis/opzet te krijgen		clustervertegenwoordiger	Uitwerken
Informereren door bestuurders van 'eigen' Schiphol activiteiten	Continu	MDIJ, bestuurders	Loopt
Dagelijkse hinderkaart		MDIJ	uitvoeren
Bevorderen studies naar minder luidruchtige vliegtuigen en de consequenties voor de hinder daarvan		clustervertegenwoordiger	uitwerken
Planschaderegeling uitbreiden en versimpelen		clustervertegenwoordiger	uitwerken
Isolatieregeling uitbreiden		clustervertegenwoordiger	uitwerken
Compensatie gederfd woongenot		clustervertegenwoordiger	uitwerken

Verhuispremieregeling		clustervertegenwoordiger	uitwerken
Handhaving niet op basis van jaargemiddelde, maar een kortere periode		Clustervertegenwoordiger, MDIJ, gemeenten, lokale groepen	uitwerken
Grotere openbaarheid CROS		clustervertegenwoordiger	Bij evaluatie CROS meenemen

MDIJ = Milieudienst IJmond

d. inspelen op actuele ontwikkelingen

Naast het volgen van de in gang gezette ontwikkelingen die zouden moeten leiden tot een 6^e en/of 7^e baan wordt volstaan te melden dat ingespeeld zal worden op actuele ontwikkelingen. De uitwerking zal ook geschieden volgens de ODAT-methodiek.

8.3. Evaluatie

Om te kunnen beoordelen wat de resultaten van de inspanningen zijn is het noodzakelijk regelmatig te evalueren en zonodig de prioriteitstelling aan te passen. Daartoe wordt ieder kwartaal in het phc-milieu + Castricum de uitvoering geëvalueerd.

Bijlagen

- indeling CROS gebied (2003)
- meerjarenklachten overzicht gemeenten in de cluster noord
- 20 KE- contour en beperkingengebied geluidgevoelige bestemmingen op grond van de Wet luchtvaart, na wijziging van het luchthavenverkeer- en indelingbesluit Schiphol d.d. 2 september 2004

Meerjarenklachten overzicht

Het overzicht heeft betrekking op de jaren 2001, 2002, 2003, en 2004 eerste halfjaar 2004. Daarbij wordt opgemerkt dat de Polderbaan vanaf 20 februari 2003 in gebruik is genomen. Tot 20 februari 2003 werd de overlast voornamelijk veroorzaakt door de Zwanenburgbaan. Daarna door de Polderbaan.

	2001		2002		2003		2004	
	<i>klagers</i>	<i>klachten</i>	<i>klagers</i>	<i>klachten</i>	<i>Klagers</i>	<i>klachten</i>	<i>klagers</i>	<i>klachten</i>
Beverwijk	17	1507	15	908	88	2194	77	8572
<i>Nacht</i>	10	193	7	213	21	93	18	252
Wijk aan Zee	1	1	0	0	29	189	7	70
<i>Nacht</i>	0	0	0	0	3	3	1	1
Castricum	110	5917	126	10320	631	42778	514	50690
<i>Nacht</i>	68	968	105	220	568	14035	342	8744
Heemskerk	43	611	46	514	139	5687	78	6315
<i>Nacht</i>	17	886	20	508	59	1044	39	832
Uitgeest	40	747	32	591	169	3948	151	9379
<i>Nacht</i>	30	293	22	299	131	2926	87	4422
Velsen-Noord	3	79	2	10	32	537	22	1191
<i>Nacht</i>	2	154	2	25	1	5	4	7
Velsen-Zuid	10	458	12	54	91	10088	79	23209
<i>Nacht</i>	4	88	5	29	15	222	14	881
Velserbroek	74	292	41	190	210	3927	191	6249
<i>Nacht</i>	11	22	13	17	66	241	29	200
Santpoort-N	23	992	18	752	79	1970	70	3703
<i>Nacht</i>	10	153	9	138	23	114	9	47
Santpoort-Z	20	119	23	190	44	598	40	850
<i>Nacht</i>	10	18	5	16	14	34	4	9
Driehuis	11	124	10	29	77	3018	54	4970
<i>Nacht</i>	1	2	0	0	16	67	13	46

