



Gemeente Haarlemmerliede  
en Spaarnwoude

**Gemeentehuis**

Haarlemmerstraatweg 51 1165 MJ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 407 90 90

**Afdeling Ruimte**

Teding van Berkhoutweg 3 1165 LZ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 497 81 53

**Postadres**

Postbus 83 1160 AB Zwanenburg

Website: [www.haarlemmerliede.nl](http://www.haarlemmerliede.nl)

E-mail: [post@haarlemmerliede.nl](mailto:post@haarlemmerliede.nl)



05.006672

**AANTEKENEN MBVO**

Minister van Verkeer en Waterstaat  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 90771  
2509 LT DEN HAAG

<b>DIGITALE TRANSPORT EN LUCHTVAART</b>	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 4 JULI 2005	
Aldoeningstermijn	01-08-2005
Ter behandeling aan:	Opbergen
LH	

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk

Bijlagen

2122

3

Behandeld door

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

Datum

30 JUN 2005

Onderwerp

Evaluatie  
Schipholbeleid

Mevrouw de minister, geachte mevrouw Peijs,

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude wil graag reageren op uw brief van 13 december 2004 waarin u oproept verbetervoorstellen in te dienen. De lusten, maar vooral de lasten van Schiphol zijn in onze gemeente veelvuldig onderwerp van gesprek omdat de uitvliegroute van zowel de Zwanenburgbaan als de Polderbaan over onze gemeente 'lopen'.

Inleiding

Er is een gezamenlijke reactie opgesteld namens de gemeenten uit de CROS-clusters Noord, Noord-Midden, Noordwest, Oost, Zuidoost en de gemeente Aalsmeer (bijlage 1). Die brief is dus mede door ons ondertekend. In deze brief gaan wij in op de specifiek voor Haarlemmerliede en Spaarnwoude van belang zijnde onderwerpen of vullen wij onderwerpen uit de gezamenlijke reactie aan.

In deze gemeentelijke reactie zijn ook de reacties van de inwoners verwerkt zoals die naar voren zijn gekomen tijdens de evaluatiebijeenkomst op 9 mei j.l. (bijlage 2). Een verslag hiervan is bijgevoegd (bijlage 3). Wij vinden het belangrijk om u duidelijk te maken hoe 'Schiphol' leeft onder de bevolking, omdat dat ook in belangrijke mate bepalend is voor de aangebrachte verbetervoorstellen. Veel mensen zijn gestopt met klagen: "het helpt toch niets."

Wij zullen op de volgende manier reageren. Wij schetsen het probleem en vervolgens stellen we een 'verbetersuggestie' voor. Aan de gekozen volgorde mag geen belang worden toegekend, alle problemen en voorstellen tellen voor ons even zwaar mee.

Motie Baarda

De gelijkwaardigheidstoets die voortkwam uit de motie Baarda heeft absoluut niet aan onze verwachtingen voldaan. De geluidssituatie is aanzienlijk verslechterd en de praktijk komt dus niet overeen met de 'beloftes' die zijn gedaan. De 'rekenfout' en de problemen met het parallelle starten getuigen niet van enige gelijkwaardigheid. De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude wordt juist op alle fronten dubbel belast. Dat dit soort aspecten misschien niet konden worden voorzien hoeft niet te betekenen dat de nadelige gevolgen ervan moeten worden afgewenteld op de bevolking.

In het plan van aanpak staat dat de criteria die vastgesteld zijn in de zogeheten overgangsartikelen getoetst zijn aan de grenzen en regels in de Luchthavenbesluiten om te

garant voor de groene buffer!

Het gemeentehuis is per openbaar busvervoer te bereiken vanuit Haarlem (via lijn 80) en vanuit Amsterdam (via lijn 80 en 85)  
Bank Nederlandse Gemeenten 28.50.03.224 Postbank 66797

zien of de beoogde bescherming wordt geboden. Dat bleek het geval. De motie Baarda kwam echter voort uit de zorg of de bescherming in de praktijk wel goed zou zijn. Als we het goed begrijpen wordt de huidige praktijk getoetst aan de regels uit het oude beleid (Schipholwet). Hoe kan hier sprake zijn van gelijkwaardigheid? Als met de praktijk de ervaringen van omwonenden worden bedoeld dan lijkt ons dat duidelijk; er is de afgelopen jaren een grote toename van de (geluids)overlast. Als met de huidige praktijk wordt bedoeld dat er naar het huidige gebruik van de luchthaven wordt gekeken, dan begrijpen we niet wat er nog verder onderzocht wordt want Schiphol zou nog niet tegen de milieugrenzen aanzitten, sterker nog, er is nog ruimte voor groei. In het laatste geval wordt er niet naar de praktijk gekeken, maar naar de grenzen en regels van de Luchtvaartbesluiten en die vergelijking is al gemaakt met als conclusie dat de gelijkwaardigheid met de PKB er is. Het meest storende in dit verhaal is dat de insteek van de motie Baarda wel positief is voor omwonenden, maar dat de ver- en uitwerking ervan niet te volgen is. Als straks blijkt dat de gelijkwaardigheid met de PKB is gehaald dan wordt het Schipholbeleid alleen nog maar ongeloofwaardiger.

#### *Verbetervoorstel 1*

Geef transparanter weer wat er bekeken en met elkaar vergeleken wordt, geredeneerd vanuit de motie Baarda, om de gelijkwaardigheid te toetsen.

#### Gezondheid

Aanvullend op de gezamenlijke reactie uiten wij onze grote zorg over de berichtgeving onlangs in de krant waarin een relatie is gelegd tussen de invloed van hogere geluidsniveaus van vliegverkeer op de leesprestatie van kinderen. De vraag rijst hoe hoog de prijs moet zijn die de omwonenden van Schiphol moeten betalen?

#### *Verbetervoorstel 2*

Dit versterkt verbetervoorstel 9 uit de gezamenlijke reactie dat het onderzoek naar gezondheidseffecten moet worden geïntensiveerd.

#### Metten ter validering van rekenen

Uit metingen blijkt dat er flinke verschillen zijn tussen de berekende en gemeten geluidsbelasting, dit bevestigt het gevoel van de omwonenden. Noch de sector, noch de omgeving is gebaat bij de onrust die er omtrent de verschillen tussen meten en rekenen is ontstaan. Wij pleiten er daarom voor dat het Rijk spoedig overgaat tot het valideren van de rekengegevens en het aanpassen van het beleid (bijvoorbeeld ten aanzien van isolatie) op basis van de juiste rekengegevens.

#### *Verbetervoorstel 3*

Meet de geluidsbelasting ter validering van de rekengegevens en pas het beleid (bijvoorbeeld ten aanzien van isolatie) aan op basis van de juiste rekengegevens. Deze meetmethode is 'zichtbaarder' voor bewoners en dus duidelijker. Laat de metingen uitvoeren door een onafhankelijke organisatie.

#### Isolatie

Het is in het huidige stelsel onvoldoende gewaarborgd dat reeds geïsoleerde woningen voldoende geïsoleerd zijn. De verandering van het wettelijke stelsel omtrent Schiphol heeft de geluidsbelasting in de Schipholregio doen veranderen. De mate van isolatie is niet altijd als gevolg daarvan aangepast.

De gehele isolatieproblematiek heeft in Halfweg en Spaarndam veel onbegrip en moedeloosheid gebracht. Hoewel er op basis van de berekeningen niet geïsoleerd hoeft te worden is de geluidsoverlast ongehoord groot. Daarbij komt dat aanvullende en tijdelijke maatregelen ingevoerd uit het oogpunt van veiligheid ('parallele starten') veel geluidsoverlast geven in gebieden die daar niet voor geïsoleerd zijn.

#### *Verbetervoorstel 4*

Inventariseer of het mogelijk is om woningen in de Schipholregio bij te isoleren (en hier budget voor vrij te maken), aangezien gewaarborgd moet zijn dat huizen in de regio voldoende geïsoleerd zijn. Voer GIS III minder 'stalinistisch' uit dan de vorige projecten en betrek de bewoners bij de totstandkoming van het isolatiepakket.

#### CROS

De doelstelling van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol is verbetering van de geluidhindersituatie. De bewegingsruimte van de CROS is echter beperkt, aangezien het geen adviserende functie heeft en omdat het alleen verbeteringen van hinder mag voorstellen binnen de gestelde randvoorwaarden van de Wet luchtvaart. De CROS kan dus geen of weinig invloed uitoefenen op het vlak van geluidhinder.

#### *Verbetervoorstel 5*

Geef de CROS een adviesfunctie die ook wettelijk is vastgelegd zoals voorheen bij de CGS het geval was.

#### Ruimtelijke beperkingen

Aanvullend op de gezamenlijke reactie willen wij benadrukken dat door het LIB de hele ruimtelijke ontwikkeling binnen het beperkingengebied stil ligt. Zelfs licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken (dakkapellen bijvoorbeeld) vergen een goedkeuring van de ministers van VROM en V en W. Dit wordt ervaren als onnodig veel werk voor de gemeente en ook de burger is daardoor gehouden aan langere termijnen. Daarnaast hebben wij begrepen dat, ook kleine, uitbreidingen van woningen niet rechtstreeks in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen mogen worden, maar dat daar eerst een verklaring van geen bezwaar voor moet worden aangevraagd op basis van een art. 19 Wro procedure. Dat een bestemmingsplanprocedure niet genoeg waarborgen kan omvatten om ongewenste uitbreidingen in de ogen van het ministerie tegen te gaan, is voor ons onbegrijpelijk.

#### *Verbetervoorstel 6*

Geef een algemene verklaring van geen bezwaar af voor licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken en pas een vergelijkbare regeling ook toe in de (aangepaste) bestemmingsplannen.

#### (gemeentelijke) kosten Schipholbeleid

In navolging op voorgaand onderwerp willen wij u erop wijzen dat de hele ontwikkeling rondom Schiphol ontzettend veel mensen bezig houdt. De inzet van de ambtelijke, maar ook bestuurlijke tijd, is buiten proporties toegenomen. Hier staat geen enkele vergoeding tegenover, sterker nog, ook de aanpassing van de bestemmingsplannen en de aan het LIB gerelateerde vergunningenprocedures zijn geheel voor rekening van de gemeente. Daarnaast worden door Rijkswaterstaat woningen opgekocht en gesloopt die niet voldoende geïsoleerd kunnen worden tegen de hoge geluidsbelasting. Hierdoor neemt het woningenbestand in de gemeente af. De onttrekking van woonruimte geeft extra druk op

onze woningmarkt, hier staat geen compensatie, bijvoorbeeld in de vorm van nieuwbouw, tegenover. Voorts is de afname van het woningenbestand ongunstig ten opzichte van de bijdrage van het Rijk in het Gemeentefonds, ook hier staat vooralsnog geen financiële compensatie tegenover.

#### *Verbetervoorstel 7*

Kom tot een vergoeding van de door de gemeente gemaakte kosten.

#### Communicatie, duidelijkheid en verantwoordelijkheid

We kunnen er niet genoeg op hameren dat het de laatste jaren op z'n zachts gezegd nogal geschort heeft aan de communicatie, zowel tussen Schiphol en omgeving als tussen rijk en de Schipholregio. Met name de omwonenden zijn hiervan de dupe. De ongekend grote weerstand die sinds de Wet luchtvaart in 2003 in werking trad is opgekomen, moet toch een signaal geven naar de rijksoverheid en de luchtvaartsector. Mensen hebben er recht op te weten waar ze aan toe zijn. Voor hun gevoel worden ze telkens weer voor verrassingen geplaatst die tot hun grote ergernis vrijwel altijd negatief voor hun leefomgeving uitvallen; de achterdocht wordt telkens weer versterkt.

Daarnaast is vaak onduidelijk welke partij waarvoor verantwoordelijk is. Bijna niemand weet wie er aangesproken kan worden bij onduidelijkheden. In dit verband wijzen wij ook op onze zogenaamde 'Schipholgedupeerden' die al jaren in onzekerheid wonen in de sloopzone van de Polderbaan. Zij willen graag binnen de gemeente verhuizen maar dit is een uiterst moeizaam proces. Telkens komen er weer nieuwe barrières op de weg en is onduidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is. De rijksoverheid lijkt dit probleem niet met voortvarendheid te kunnen/willen oplossen.

Daarnaast is ook de positie van bedrijven in de sloop- en veiligheidszone onhoudbaar. Onduidelijk is hoeveel werknemers er in die zones zijn toegestaan en uitbreiding van bedrijven is niet mogelijk. Uiteraard kan er een beroep worden gedaan op het Schadeschap Luchthaven maar het is ons een raadsel waarom de gevolgen van de beperkingen voor ondernemers niet netjes in de Wet luchtvaart zijn geregeld.

De mainport Schiphol is volgens de rijksoverheid van nationaal belang dus laat de gevolgen ervan niet het probleem zijn van de lokale overheid!

#### *Verbetervoorstel 8*

- Communiceer helder en duidelijk, zeg waar het op staat. Maak de verantwoordelijkheden van de rijksoverheid en de luchtvaartsector duidelijk.

#### *Verbetervoorstel 9*

- Geef onze 'Schipholgedupeerden' letterlijk en voortvarend de ruimte om elders in de gemeente een woning te bouwen.

#### *Verbetervoorstel 10*

- Geef duidelijkheid aan bedrijven in de sloop- en veiligheidszone en neem de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van de beperkingen voor de ondernemers.

#### *Verbetervoorstel 11*

- Stap af van het groepsrisicobeleid ten aanzien van Schiphol. De ontwikkeling op het terrein van de voormalige CSM suikerfabriek in Halfweg kan niet doorgaan zonder de geplande bioscoop. En zonder deze ontwikkeling zal het industriële erfgoed (waaronder een aantal rijksmonumenten) verloederen.

Ook elders in onze regio worden ontwikkelingen nodeloos belemmerd.

Toekomst

Wat vooral uit de evaluatieavond van 9 mei naar voren gekomen is, is dat onze inwoners de groei van Schiphol zat zijn. De mensen weten niet waar ze aan toe zijn en wat ze in de toekomst nog moeten verwachten.

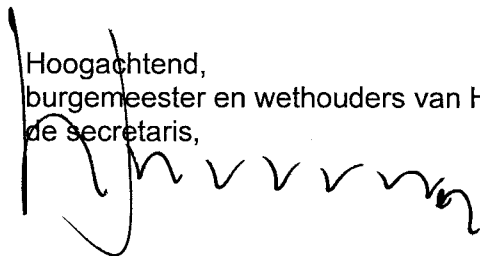
*Verbetervoorstel 12*

Geef aan met hoeveel vliegtuigbewegingen Schiphol zijn HUB-functie nog kan vervullen. Kom met een toekomstvisie. Maak het economische belang duidelijk.

**Er zijn grenzen aan de groei!**

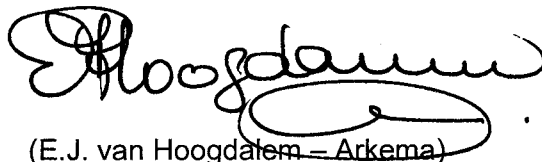
Wij gaan er vanuit dat u onze verbetervoorstellen en het verslag van onze evaluatieavond in uw overwegingen zult meenemen.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude,  
de secretaris,



(mr. B.J. Huisman)

de burgemeester,



(E.J. van Hoogdalem - Arkema)

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
Mevrouw Drs. M.H. Schultz van Haegen  
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 20904  
2500 EX DEN HAAG

Verbetervoorstellen CROS gemeenten, clusters Noord, Noordmidden, Noordwest, Oost,  
Zuidoost en gemeente Aalsmeer  
27 juni 2005

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

### **Inleiding**

De evaluatie van de Schipholwet leeft sterk onder de gemeenten rondom de luchthaven en hun inwoners. Velen van hen sturen een eigen reactie. In verschillende bijeenkomsten is gebleken dat een aantal verbeterpunten breed wordt gedragen. Daarom is, naast de individuele reacties, een gezamenlijke reactie opgesteld namens de gemeenten uit de CROS-clusters Noord (Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum), Noordmidden (Wormerland, Zaanstad, Oostzaan) Noordwest (Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlem) Oost (Amstelveen, Ouder-Amstel, Muiden, Weesp) Zuidoost (Uithoorn, Liemeer) en de gemeente Aalsmeer.

In het plan van aanpak stelt u zeer zware eisen aan de verbetervoorstellen. Het is voor ons zeer bewerkelijk om daaraan tegemoet te komen. Bovendien vinden wij dat de verantwoordelijkheid voor afwegingen en optimalisering bij u ligt en niet bij ons. 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 van aanpak is neergelegd. Ook heeft de gemeente Aalsmeer na correspondentie aangaande het Plan van Aanpak van de Evaluatie Wet Luchtvaart betreft, d.d 15 april jl. vernomen dat dit uw voornemen is. Wij hadden graag gezien dat u dit breder officieel bekend had gemaakt onder gemeenten en andere betrokkenen, zodat zij zich niet belemmerd voelen hun verbetervoorstellen in te dienen.

### **Doel evaluatie**

Bij het vaststellen van de Schipholwet is toegezegd dat een evaluatie wordt gehouden die de gelijkwaardigheid met de PKB controleert. Dit is ingegeven door twijfel van veel kamerleden (met name uit de Eerste Kamer) of de nieuwe regels aan de ambitieuze dubbeldoelstelling kunnen voldoen.

Het plan van aanpak voor de evaluatie overtuigt ons er niet van dat de evaluatie een volledige toets aan de gelijkwaardigheid met de PKB wordt. De evaluatie zal alleen een toets aan de overgangsbepalingen uit de wet inhouden. De motie 'Baarda' vergt een bredere uitleg.

Daarnaast maken wij uit het plan van aanpak op dat u de vergelijking beperkt tot de ervaring die in de afgelopen twee jaar is opgedaan en niet met dat wat volgens de regels mogelijk is. Omdat in veel gevallen niet de maximale capaciteit is gebruikt, geeft dit géén goed beeld van de mogelijke milieubelasting.

Tenslotte menen wij dat bij een goede evaluatie de omwonenden intensief moeten worden betrokken. Daarbij denken wij aan intensieve communicatie, bezoek aan gemeenten op úw initiatief, interviews, onderzoek onder omwonenden, klachtenanalyse en dergelijke. In uw plan van aanpak heeft u hiertoe ook het voornemen geuit. Blijkbaar bent u op dit voornemen terug gekomen. Daarmee wekt u de indruk dat u niet geïnteresseerd bent in de ervaringen van de omwonenden, gemeenten en andere betrokkenen. Wij menen dat belanghebbenden hiermee tekort worden gedaan en pleiten er dan ook voor dat u alsnog actiever naar buiten treedt.

### **Verbetervoorstel 1**

Hanteer een bredere uitleg van de motie Baarda dan de krappe uitleg waarvoor u nu kiest. Het gaat ons hierbij vooral om gelijkwaardige bescherming van de omwonenden, die bijvoorbeeld door handhavingspunten binnen en buiten de kring van handhavingspunten kan worden gewaarborgd.

### **Verbetervoorstel 2**

Maak ook een vergelijking met de theoretische situatie waar van alle milieuruimte die de regelgeving biedt, gebruik wordt gemaakt. Pas dan kan gelijkwaardigheid worden aangetoond.

### **Verbetervoorstel 3**

Betrek omwonenden en andere betrokkenen actief bij de evaluatie.

### **Hinderbeleving**

De huidige methodiek met de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's sluit niet aan bij de hinderbeleving van de omwonenden. De maximale toegestane (berekende) geluidsbelasting verdeeld over een jaar is niet bepalend voor de mate van hinder. Hinder wordt veroorzaakt door een (serie van) evenement(en). Daarbij spelen de duur, de frequentie maar ook de voorspelbaarheid en bijvoorbeeld het maximale geluidsniveau een rol. Misschien kan spreiding, of juist concentratie, de hinder beperken of bijvoorbeeld het invoeren van rustperiodes. Ook van het toepassen van de nieuwste technologie, zodat de vliegpaden nauwkeuriger gevolgd worden, verwachten wij positieve effecten.

### **Verbetervoorstel 4**

Het is van groot belang dat u de uitkomsten van het onderzoek naar hinderbeleving van het RIVM, dat naar verwachting eind 2005 gereed is, bij de evaluatie betreft. Met deze gegevens kunt u dan zoeken naar mogelijkheden om hinder te beperken en het beleid zodanig aanpassen, dat het beter aansluit op de daadwerkelijk ervaren hinder, waardoor het effectiever zal zijn en beter tegemoet komt aan verwachtingen van bewoners.

### **Verbetervoorstel 5**

Voortdurend moet gezocht worden naar mogelijkheden die de hinder beperken. Leg deze zorgplicht voor hinderbeperking, die bij de rijksoverheid ligt, wettelijk vast. Maak duidelijk wie (welk orgaan) welke verantwoordelijkheid draagt.

### **Verbetervoorstel 6**

Implementeer (binnen een vastgestelde termijn) de meest geavanceerde technologie, waardoor de vliegtuigen de vliegpaden heel precies kunnen vliegen.

### **Dubbeldoelstelling**

De dubbeldoelstelling (mainport en milieu) die wordt gehanteerd wekt verwachtingen bij bewoners die op veel fronten niet wordt ingelost. De meeste omwonenden rekenden erop dat de geluidsoverlast zou afnemen na ingebruikname van de vijfde baan. In sommige regio's is desondanks sprake van een enorme toename van de geluidsoverlast. Dat is voor de bewoners onbegrijpelijk. Het is door de luchtvaartsector en het rijk onvoldoende duidelijk gemaakt wat de omwonenden konden verwachten. Het is van groot belang dat beide partijen hier in de toekomstige communicatie volstrekt helder over zijn en er de verantwoordelijkheid voor nemen.

### **Verbetervoorstel 7**

Communiceer helder dat de dubbeldoelstelling niet gerealiseerd is, omdat veel omwonenden er vanwege de saldobenadering aanzienlijk op achteruitgaan. Maak de consequenties

duidelijk en neem er verantwoordelijkheid voor.

### **Nachtvluchten**

Uit het slaapverstoringsonderzoek "vergelijking schattingen slaapverstoringsonderzoek Schiphol met referentiegetal PKB Schiphol" van het RIVM blijkt dat er meer slaapverstoring plaatsvindt in een grotere omgeving rond de luchthaven dan werd aangenomen. Een reductie van de slaapverstoring van 20% is mogelijk door de nachtperiode te verlengen tot 7.00 uur. Dit tijdstip wordt bovendien in alle andere milieuregels rond inrichtingen gehanteerd en sluit beter aan op de beleving van de omwonenden. Het is hierbij niet de bedoeling dat die vluchten dan zodanig over de nacht worden verspreid dat de overlast toeneemt. Uit het RIVM rapport blijkt dat de gevolgen voor de luchthaven van deze maatregel beperkt zijn. Wij menen dan ook dat de gezondheid van de omwonenden zwaarder moet wegen.

### **Verbetervoorstel 8**

Verleng de nachtperiode van 6.00 uur naar 7.00 uur.

### **Gezondheid**

Het is voor omwonenden belangrijk om te weten wat de invloed is van het gebruik van de luchthaven op hun gezondheid. Het slaapverstoringsonderzoek en de gezondheidskundige evaluatie zijn in dat kader zeer belangrijk. Aansluitend hierop moet snel duidelijk zijn welke effecten er zijn op luchtverontreiniging, geur en externe veiligheid. Deze moeten helder aan de omwonenden worden gecommuniceerd.

### **Verbetervoorstel 9**

Intensiveer het onderzoek naar de gezondheidseffecten van het gebruik van de luchthaven en communiceer hierover. Maak beter bekend welke onderzoeken gaande of te verwachten zijn en hoe u met de resultaten omgaat.

### **Luchtkwaliteit**

Luchtkwaliteit, met name langs wegen, vormt een steeds belangrijker knelpunt in Nederland. Het toenemende verkeer leidt tot meer doden ten gevolge van luchtverontreiniging. Ook zien overheden zich geconfronteerd met een beperking van bouwmogelijkheden nabij wegen en van mogelijkheden om bestaande wegen uit te breiden.

Daarnaast blijkt uit onderzoek door het RIVM (gepubliceerd in 2005, gegevens uit 2002) dat tot op een afstand van ongeveer 10 km, 6% van de omwonenden ernstige geurhinder ondervinden. 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. In deze studie geeft 35% van de bevolking in de Schipholregio aan bezorgd te zijn over het optreden van gezondheidsklachten door luchtverontreiniging.

Daar vooral het taxiën bij de ingebruikname van de Polderbaan aanzienlijk is toegenomen is het goed mogelijk dat de geurhinder in de regio is toegenomen. Ook is de verwachting dat het gebied waarbinnen geurhinder plaatsheeft, met het baangebruik is gewijzigd.

### **Verbetervoorstel 10**

Wij doen een dringend beroep op u om bij besluitvorming rond eventuele uitbreidingen van de Luchthaven Schiphol de consequenties van de verkeersaantrekkende werking in al zijn facetten mee te wegen.

### **Verbetervoorstel 11**

Aanvullend op het reeds door het RIVM in gang gezette onderzoek, stellen wij voor dat onderzoek wordt verricht om vragen van omwonenden te kunnen beantwoorden:

- Welke stof(fen) liggen ten grondslag aan de typische geur?



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

### **Handhavingspunten**

Er is veel zorg bij omwonenden en gemeentebesturen dat het aantal handhavingspunten niet volstaat om de woonbebouwing te beschermen.

Verdichting van het netwerk van handhavingspunten kan deze onzekerheden waarschijnlijk wegnemen en de omwonenden meer bescherming bieden.

Bovendien wordt binnen noch buiten de voormalige 35 Ke-contour bescherming geboden. Dit is een verslechtering ten opzichte van de PKB. Ten behoeve van de gelijkwaardigheid moeten dan ook beschermingsniveaus worden vastgesteld voor woongebieden binnen en buiten de contour.

### **Verbetervoorstel 12**

Zorg voor voldoende handhavingspunten om woongebieden goed te beschermen, óók binnen en buiten de ring van handhavingspunten (zie ook verbetervoorstel 1).

### **Externe 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 vliegramp 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”*.

### **Verbetervoorstel 13**

Leg helder beleid vast over groepsrisico in wet- en regelgeving, maak de consequenties hiervan voor sector en omgeving duidelijk, geef aan hoe de handhaving hierop wordt ingericht en welke alternatieven er voor de omgeving zijn.

### **Ruimtelijke beperkingen**

Naast milieuregels voor het gebruik van de luchthaven, geven de Schipholwet en de bijbehorende besluiten ruimtelijke beperkingen. In de afgelopen jaren zijn deze door nieuwe regelgeving meerdere keren veranderd. Hoewel er op een aantal punten discussie was over de invulling ervan, gaf het luchthavenindelingbesluit (LIB) invulling aan een grote wens van de omliggende gemeenten, namelijk planologische duidelijkheid.

Kort daarna gaf de Nota Ruimte toch weer een uitbreiding van deze beperkingen. Wij menen dat de Nota Ruimte hiervoor niet het geëigende instrument is omdat de Schipholwet en het LIB duidelijk aangeven dat de ruimtelijke beperkingen wegens het gebruik van de luchthaven in het LIB worden vastgelegd. Daar moeten gemeenten dan ook op kunnen vertrouwen.

Wij zijn van mening dat het rijk bij het opleggen van ruimtelijke beperkingen aan de omgeving van Schiphol, in ieder geval uit zou moeten gaan van duidelijk gemotiveerde en

eenduidige regels. Hiervan is ons inziens geen sprake bij het in de Nota Ruimte gehanteerde begrip "gelegen aan de 20 KE contour". Op deze wijze is voor ons volstrekt onduidelijk waar wel en geen woningbouw mag plaatsvinden. Bovendien ontgaat ons ook de motivering achter deze ruimtereservering.

Wij vragen ons af of het LIB nu weer wordt aangepast en wij wederom geconfronteerd worden met een voorbereidingsbesluit en de noodzaak om alle bestemmingsplannen aan te passen. Dit zou voor ons, maar ook voor onze inwoners en bedrijven een zware en ongewenste belasting opleveren.

Daarnaast worden het ministerie van VROM en onze organisaties onnodig belast met toetsing van kleine bouwaanvragen en bestemmingsplannen aan het LIB. Te denken valt bijvoorbeeld aan de toetsing van woninguitbreidingen aan het LIB. In deze situatie neemt het aantal geluidsbelaste woningen niet toe, zodat een toets door de minister in dergelijke gevallen naar onze mening geen doel treft.

#### **Verbetervoorstel 14**

Om de uitvoering van het LIB eenvoudiger en sneller te maken is het nodig dat :

- er heldere circulaire komen ten behoeve van de beoordeling van bouwinitiatieven;
- een heldere grens voor het bouwverbod : de 20 KE contour;
- er doelgericht in plaats van normgericht wordt omgegaan met grenzen aan geluid en veiligheid;
- er een vergaande mandatering naar de VROM-inspectie plaatsvindt, zodat er snel beslissingen genomen kunnen worden op ontheffingsverzoeken;
- er voor licht bouwvergunningplichtige bouwwerken een algemene verklaring van geen bezwaar komt.

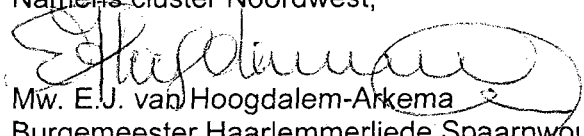
We vertrouwen erop dat we onze verbetervoorstellen voldoende duidelijk hebben uiteengezet en zien uw reactie met belangstelling tegemoet. Uiteraard zijn wij bereid tot nadere toelichting. U kunt hiervoor met één van de clustertrekkers contact opnemen.

Hoogachtend,

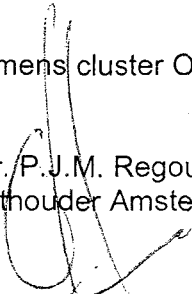
Namens cluster Noordmidden,

  
Dhr. R.J. Linnenkamp  
Wethouder Zaanstad;

Namens cluster Noordwest,

  
Mw. E.J. van Hoogdalem-Arkema  
Burgemeester Haarlemmerliede Spaarnwoude;

Namens cluster Oost,

  
Dhr. P.J.M. Regouin  
Wethouder Amstelveen;

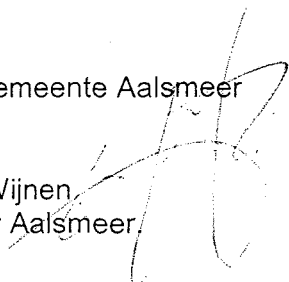
Namens Cluster Noord,

  
Dhr. H.H. Eilert  
Wethouder Uitgeest;

Namens cluster Zuidoost

  
Mw. H.L. Groen  
Burgemeester Uithoorn;

Namens gemeente Aalsmeer

  
Dhr. C.J. Wijnen  
Wethouder Aalsmeer

**Gemeentehuis**

Haarlemmerstraatweg 51 1165 MJ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 407 90 90

**Afdeling Ruimte**

Teding van Berkhoutweg 3 1165 LZ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 497 81 53

**Postadres**

Postbus 83 1160 AB Zwanenburg

**Website:** [www.haarlemmerliede.nl](http://www.haarlemmerliede.nl)

**E-mail:** [post@haarlemmerliede.nl](mailto:post@haarlemmerliede.nl)

Aan de inwoners van de gemeente  
Haarlemmerliede en Spaarnwoude

<b>Uw brief van</b>	<b>Uw kenmerk</b>	<b>Ons kenmerk</b>	<b>Bijlagen</b>
<b>Behandeld door</b>		<b>Datum</b>	<b>Onderwerp</b>
Mirjam Peereboom		April 2005	Uitnodiging

Geachte heer/mevrouw,

Wilt u uw ervaringen met Schiphol delen? Hebt u ideeën over hoe het Schipholbeleid beter zou kunnen? Kom dan **maandagavond 9 mei om 19.30 uur** naar de Zoete Inval in Haarlemmerliede om met elkaar daarover van gedachten te wisselen.

In 2003 is op Schiphol de nieuwe Polderbaan in gebruik genomen, dit is niet ongemerkt aan u voorbij gegaan. Op dat moment is ook een nieuwe wet in werking getreden waarin regels en grenzen staan om de effecten van het vliegverkeer te beheersen. Om de gelijkwaardigheid van de nieuwe wetgeving te kunnen toetsen is in 2003 ook vastgesteld dat de nieuwe wetgeving na 3 jaar – dus in 2006 – geëvalueerd moet worden.

Als onderdeel van deze evaluatie nodigt het ministerie van Verkeer en Waterstaat betrokkenen uit praktijkervaringen te verzamelen en eventueel voorstellen voor verbetering van het beleid te doen. Er ligt momenteel een Plan van aanpak Evaluatie Schipholbeleid waarop een ieder tot 1 juli kan reageren. U kunt dit plan van aanpak downloaden op [www.evaluatieschiphol.nl](http://www.evaluatieschiphol.nl) of inzien bij de afdeling Ruimte, Teding van Berkhoutweg 3 te Halfweg.

### Ervaringen

Hoewel u uiteraard vrij bent om zelf uw reactie aan het ministerie kenbaar te maken hebben wij besloten de inwoners van Haarlemmerliede en Spaarnwoude actief te betrekken bij de evaluatie van het Schipholbeleid. Wij nodigen u uit om tijdens de bijeenkomst van 9 mei uw positieve en negatieve ervaringen aan te geven en suggesties te doen voor verbeteringen van het Schipholbeleid. De bedoeling is ervaringen en verbeteringssuggesties van individuele inwoners te verzamelen. Die ervaringen zullen worden verwerkt in een notitie en samen met uw en onze verbeteringssuggesties aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat verstuurd.

**Programma maandag 9 mei 2005**

Locatie: de Zoete Inval Haarlemmerliede, Claes van Kietenzaal

19.30-19.45 - Ontvangst en inschrijving

19.45-20.00 - Opening en welkom door burgemeester E.J. van Hoogdalem-Arkema

- Aanleiding bijeenkomst
- Toelichting huidig schipholbeleid
- Doel en programma bijeenkomst

20.00-21.30 - Discussie in groepen

- Kennismaken
- Positieve ervaringen
- Negatieve ervaringen
- Groeperen en rangschikken negatieve ervaringen
- Inventariseren verbetervoorstellen

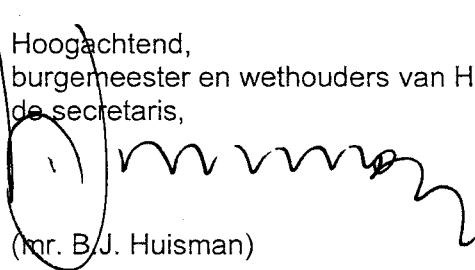
21.30-21.45 - Pauze

21.45-22.15 - Presentatie resultaten

- Toelichting vervolg en afsluiting

Wij zien uit naar een vruchtbare gedachtewisseling met u.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude,  
de secretaris,

  
(mr. B.J. Huisman)

de burgemeester,

  
(E.J. van Hoogdalem - Arkema)

## **Verslag evaluatieavond Schipholbeleid, 9 mei 2005**

Op maandagavond 9 mei 2005 heeft de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude een evaluatieavond gehouden in de Zoete Inval te Haarlemmerliede. Onderwerp van de avond is het Schipholbeleid, de directe aanleiding daarvoor is het plan van aanpak voor de evaluatie van de Wet luchtvaart waarop iedereen tot 1 juli 2005 kan reageren.

Alle inwoners van de gemeente hebben voor deze avond een uitnodiging ontvangen, circa 70 inwoners waren aanwezig. Het doel van de avond is om positieve en negatieve ervaringen met elkaar te delen en om tot verbetervoorstellen te komen. Deze punten zijn in 4 workshops besproken. In dit verslag zijn de ervaringen en verbetervoorstellen uit de 4 groepen zoveel mogelijk geclusterd, waarbij geprobeerd is de oorspronkelijke tekst zoveel mogelijk te behouden.

### **Positief:**

- Werkgelegenheid, economisch belang.
- Nabijheid Schiphol, met name voor vakanties.
- Minder overlast in Spaarndam na wijziging uitvliegroute.
- Vriendelijke klachtenafhandeling CROS.

### **1. Controle en handhaving**

- Zijn er voldoende sancties tegen de piloten die zich schuldig maken aan het overtreden van de regels?
- Onafhankelijke en scherpe controle op het functioneren van de luchtverkeersleiding. Voorkomen dat eventuele 'missers' niet gepubliceerd worden.
- Scherpere regelgeving en betere handhaving van de voorgeschreven routes; geen gesjoemel bij toezicht.

### **Verbetersuggestie:**

- Controle en handhaving moet plaatsvinden door een onafhankelijke organisatie.

### **2. Vliegroutes/nachtregime**

- Overlast door 'uitwaaieren' vanaf Polderbaan, overlast in Spaarndam
- Vanaf de Zwanenburgbaan wordt alle kanten uitgevlogen, overlast in Halfweg

### **Verbetersuggestie:**

- In- en uitgaand verkeer weer langs strakke routes laten vliegen.
- Inzicht in de 'spelregels', duidelijkheid over wanneer en waar gevlogen wordt.
- Instellen van een 'vliegrust-periode'. Flexibel gebruik van de start- en landingsbanen waardoor er een bepaalde periode per dag niet vanaf de baan gevlogen wordt.
- Invoering van een andere landingsmethodiek waardoor minder lawaai wordt geproduceerd.
- Verlengen van de nachtperiode (van 6 naar 7 uur) en afschaffen van nachtvluchten.

### **3. Beperking/grens groei, verplaatsing/uitplaatsing/toekomst**

- Vraagtekens zetten bij verdere groei, hoe gaat de toekomst eruit zien?
- Aan verdere uitbreiding moet een grens gesteld worden. Zeshonderdduizend is mooi genoeg.
- We moeten ons richten op andersoortig vliegverkeer, vracht en charters naar Lelystad o.i.d.
- Aandringen op studie naar een andere locatie voor de luchthaven.

### **Verbetersuggestie:**

- Gemeente moet uitzoeken hoe het met de planning zit van de 6<sup>e</sup> en 7<sup>e</sup> baan, laat zwart op wit zien dat die banen er niet komen (duidelijkheid!).

- Bied bewoners perspectief op verbetering o.a. door een heldere grens aan de groei te stellen.

#### **4. CROS**

- De CROS moet veel beter functioneren, er worden veel klachten ingediend zonder dat daar een reactie op komt.
- Criteria CROS zijn schimmig, klachten worden misbruikt om de zaak nog verder juridisch dicht te timmeren.
- In de CROS komen de belangen van bewoners niet goed tot hun recht. Deskundigen vanuit de andere belanghebbenden hebben te grote invloed.
- Onduidelijkheid over bevoegdheden en macht van de CROS; onduidelijkheid over wat er met de klachten gebeurt.

#### **Verbetersuggestie:**

- De registratie van klachten moet drastisch verbeterd worden en de burger moet kunnen weten wat mag en niet mag.
- In de CROS moet de onevenwichtigheid eruit gehaald worden, door de positie van de burgers te versterken. Het is nu een 'sus-club'.
- Klachten dienen altijd serieus genomen te worden. Vluchtgegevens kloppen niet altijd met de werkelijke uitvliegroute.
- De samenstelling van de CROS veranderen in een orgaan waarin de luchthaven Schiphol en de omwonenden vertegenwoordigd zijn. Laat de inwoners, net als bij de samenstelling van de waterschappen hun stem uit brengen op kandidaten voor de CROS.
- De CROS omvormen tot een besluitvormend orgaan.
- Rapportages herkenbaarder en toegankelijker maken.

#### **5. Geluid**

- Beter meten en meer meetpunten, een dichter meetnet, geen berekenmethode.

#### **Verbetersuggestie:**

- Bijdrage vlieglawaai in vliegticket.

#### **6. Beleid/isolatie/compensatie**

- De procedure van het Schadeschap Schiphol is uiterst moeizaam, hoge advocaatkosten die niet vergoed worden.

#### **Verbetersuggesties:**

- De schaderegeling aanpassen. Mogelijkheden creëren om te kunnen verhuizen naar andere regio's.
- Kosten van isolatiepakket aan burgers uitkeren zodat ze het zelf kunnen doen; wel controle hierop.

#### **7. Onduidelijkheid/informatievoorziening/betrouwbaarheid**

- Als duidelijk zou zijn geweest wat de toekomst was dan had ik niet in Spaarndam gekocht.
- Isolatie in Spaarndam zou niet nodig zijn omdat dit buiten de contour valt, terwijl de vliegtuigen bij ons over komen.
- De hinder lijkt beetje bij beetje elk jaar opgehoogd, dit geeft een onvoldoende beeld van de toekomst.
- Het werkelijke probleem rond Schiphol is: de grote onbetrouwbaarheid van de overheid!

**Verbetersuggestie:**

- Er moet één verantwoordelijke zijn die alle partijen richtlijnen kunnen geven. Nu verschuilt de één zich achter de zeggenschap van de ander.
- Betere informatie naar omwonenden. Denk aan een soort 'Schiphol-mededeling' vergelijkbaar met de verwachting voor hooikoortspatiënten.
- Eerlijke en betrouwbare voorlichting en onafhankelijk controle of normen worden gehandhaafd (geloofwaardigheid).

**8. Milieu**

- We gaan naar 800.000 vliegbewegingen per jaar, dat betekent ook meer luchtverontreiniging.
- Aangegeven moet worden wat en hoeveel die verontreiniging is.
- De normen moeten aangescherpt worden.
- Bij de meetpunten moet ook de luchtkwaliteit en de windrichting betrokken worden.
- Betere controle op luchtverontreiniging, en frequenter controleren.
- Belasting op kerosine.

**Verbetersuggestie:**

- De milieueffecten worden nog steeds berekend, er moet daadwerkelijk gemeten worden.
- De uitstoot van Schiphol moet losgekoppeld worden en een eigen plafond krijgen.

**9. Beperking RO/voorzieningen**

- (Externe) veiligheid remt ruimtelijke ontwikkelingen in de veiligheidszones, bedrijven die daarin liggen kunnen nergens op rekenen.
- Door de bouwbeperkingen vanwege Schiphol rijzen de grondprijzen de pan uit.
- Bij Schiphol is de basisfout dat gedacht is dat hier de ruimte was voor uitbreiding. De ruimtelijke ordening van Nederland loopt spaak.
- Afbraak voorzieningen door beperkingen (woning)bouw en geluidsoverlast.

**Verbetersuggestie:**

- Herstellen van en/of duidelijkere normen voor bedrijven. Geen 'dubbel' beleid met betrekking tot bedrijven en woningen.

**Samenvattend luidt de conclusie, die als een rode draad door de discussies liep, dat men duidelijkheid wil hebben over het eindplaatje vanwaar uit verder aan verbeteringen van de situatie gewerkt kan worden. Men is de steeds verschuivende normen zat!**