

Datum 28 juni 2005
Bijlage(n) 1
Behandeld door ~~XXXXXXXXXX~~
Doorkiesnummer ~~XXXXXXXXXX~~
Onderwerp Evaluatie Schipholbeleid

Verzonden 30 juni 2005
Ons kenmerk 2005/12213
Uw brief van
Uw kenmerk



Wethouder

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

M/S/SG/PSG dist. 1 DGU
DAB354
JULI 2005
Behandeld door
α
Dy

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,


In de brief van 27 juni 2005 hebben een groot aantal gemeenten uit de CROS-clusters Noord, Noord-Midden, Noordwest, Oost en Zuidoost en de gemeente Aalsmeer een aantal verbetervoorstellen geformuleerd in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid.
Een afschrift van deze brief is bijgevoegd.

De gemeenten uit de regio Zuid-Kennemerland, waarvan de gemeenten Haarlem en Haarlemmerliede en Spaarnwoude reeds zijn vertegenwoordigd in het CROS, evenals de gemeente Velsen, hebben kennis genomen van de brief van de genoemde CROS-gemeenten.

Zij kunnen zich vinden in de inhoud ervan en onderschrijven dan ook de in de brief verwoorde verbetervoorstellen.

Met vriendelijke groet,

Namens de gemeenten Bennebroek, Bloemendaal, Haarlem,
Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemstede, Velsen en Zandvoort,


G.J. Hargesmeets,
Voorzitter Portefeuillehoudersoverleg Ruimtelijke Ordening
Regio Zuid-Kennemerland.

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 6 JULI 2005	
Afdoeningstermijn 03.08.2005	
Ter behandeling aan:	
LH	Optbergen

Postadres
Postbus 352
2100 AJ Heemstede
Tel.: (023) 548 58 68

E-mail
gemeente@heemstede.nl

Internet
www.heemstede.nl

Bezoekadressen
Raadhuisplein 1
Fax: (023) 548 57 00

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.

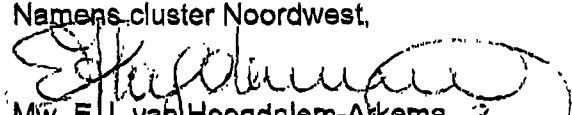
We vertrouwen erop dat we onze verbetervoorstellen voldoende duidelijk hebben uiteengezet en zien uw reactie met belangstelling tegemoet. Uiteraard zijn wij bereid tot nadere toelichting. U kunt hiervoor met één van de clustertrekkers contact opnemen.

Hoogachtend,

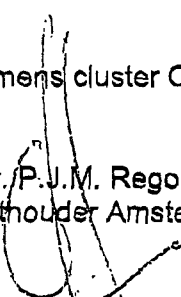
Namens cluster Noordmidden,


Dhr. R.J. Linnenkamp
Wethouder Zaanstad;

Namens cluster Noordwest,


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

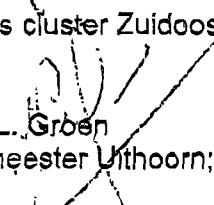
Namens cluster Oost,


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

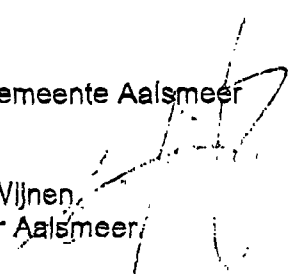
Namens Cluster Noord,


Dhr. H.H. Eilert
Wethouder Uitgeest;

Namens cluster Zuidoost


Mw. H.L. Groen
Burgemeester Uithoorn;

Namens gemeente Aalsmeer


Dhr. C.J. Wijnen
Wethouder Aalsmeer;