

# Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. P.M. Onel
Telefoon 5114609
E-mail: pmonel@haarlem.nl
SB/Mil Reg.nr. 2006/1055
Te kopiëren:
B & W-vergadering van 30 mei 2006

**Onderwerp**  
Schipholbeleid

## Bestuurlijke context

Het college heeft in 2005 verbetervoorstellen ingediend bij het ministerie van Verkeer & Waterstaat betreffende het Schipholbeleid. Onlangs heeft het kabinet haar standpunt in dit dossier vastgelegd. Op basis hiervan trekt het college de volgende conclusies:

\*Het kabinet biedt groeimogelijkheden aan Schiphol, maar bindt hieraan voorwaarden. Het is echter voorsnog onduidelijk hoe deze eruit gaan zien en of daardoor de overlast in de omgeving en ook in Haarlem daadwerkelijk kan worden teruggedrongen. Het college ziet daarom de uitwerking belangstellend tegemoet, maar dringt er bij het kabinet op aan hierbij de hinderbeleving nadrukkelijker te betrekken dan tot op heden en niet puur uit te gaan van de in de omgeving heersende geluidbelastingniveaus.

\*Wij staan kritisch ten opzichte van het lange termijn perspectief. Zo is met name de laatste jaren (2003-2005) de groei van de luchtvaart weer sterk toegenomen en komen de grenzen aan de groei mogelijk eerder in beeld dan nu wordt geschetst. Wij gaan ervan uit dat dit punt in 2007 opnieuw op de agenda komt wanneer Schiphol haar lange termijn opties aan het kabinet moet voorleggen.

\*Wij zijn verheugd over het feit dat een deel van de kernpunten van Haarlem is dan wel op termijn wordt ingewilligd. Zo zien wij de uitwerking van het meetnet rond Schiphol met belangstelling tegemoet en zullen wij dit betrekken bij onze evaluatie van het Haarlemse meetnet.

\*Inzake de niet ingewilligde punten zijn wij teleurgesteld over het niet verlengen van de nachtperiode, temeer daar naar het nu schijnt de gezondheidseffecten niet in de eindafweging zijn meegenomen. Wij vragen het kabinet daarom dit punt te heroverwegen.

\*Over het terugdringen van het groepsrisico dringen wij er bij het kabinet op aan met spoed duidelijkheid te bieden over de wijze waarop dit moet worden afgewogen en het gebied waarbinnen dit van toepassing is.

\*Betreffende de versterking van de CROS (dit is het regionale overlegorgaan over Schiphol) zijn wij van mening dat dit zonder concrete bevoegdheden weinig te betekenen heeft. Ook treedt mogelijk een competentiestrijd op met de luchthaven in het licht van de aan haar opgedragen taak. Immers de CROS heeft als hoofddoel het voorkomen van vermijdbare hinder, terwijl de luchthaven een actieplan daarvoor op moet stellen en voor de uitvoering ook verantwoordelijk zal worden gesteld. Wij zullen er daarom bij de staatssecretaris op aan dringen hier duidelijkheid in te geven.

\*Wij zijn verheugd dat het uitsluitingsgebied Hoofddorp-West vervalt en vrijkomt voor woningbouwontwikkeling.

\*Zo mogelijk zoeken wij voor onze conclusies ondersteuning bij omliggende gemeenten, dan wel bij de CROS.

**Commissieparagraaf: Gezien de politieke relevantie van dit onderwerp legt het college dit besluit ter kennisname voor aan de commissie Beheer.**

## B&W-besluit:

1. Het college stemt in met aard en strekking van bijgaande notitie over het Schipholbeleid en legt haar conclusies via de bijgaande brief voor aan het ministerie van Verkeer & Waterstaat en de CROS
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties
3. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht
4. De commissie Beheer ontvangt het besluit van het college ter kennisname

## Notitie kabinetsstandpunt Schipholbeleid na evaluatie

---

### Inleiding

---

**Het kabinet heeft naar aanleiding van de evaluatie van het Schipholbeleid en een analyse over de ontwikkeling van de mainport Schiphol haar standpunt over het beleid voor Schiphol op 21 april jl. gepubliceerd. In deze notitie worden achtereenvolgens de evaluatie zelf, de Haarlemse inbreng daarbij en het kabinetsstandpunt verwoord. Afsluitend zullen conclusies worden getrokken en aanbevelingen worden gedaan.**

### Evaluatie

Bij de opening van de Polderbaan in februari 2003 is toegezegd het toen geformuleerde Schipholbeleid binnen 3 jaar te evalueren. Daarnaast heeft een nadere analyse plaats gevonden van de ontwikkeling van de mainport Schiphol en is aanvullend beleid op het gebied van groepsrisico geformuleerd.

De evaluatie bestond uit de volgende onderdelen:

- a) Bieden de luchthavenbesluiten de in de wet beoogde bescherming?
- b) Is het beleid effectief (wordt overlast beheerst en heeft de mainport groeiruimte binnen de milieu- en veiligheidsgrenzen)?
- c) Zijn er verbeteringen mogelijk?

Het eindrapport over de evaluatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is op 21 februari 2006 verschenen en bevat de volgende conclusies:

- De Schipholwet en de daaraan gekoppelde uitvoeringsbesluiten voldoen aan de eerder vastgelegde eisen van gelijkwaardigheid ten opzichte van eerdere eisen en uitgangspunten.
- Er is te weinig aandacht geweest voor lokale verslechtingen, die zich vooral verder van de luchthaven hebben afgespeeld. Het kabinet ziet hierin aanleiding tot verbetering.
- Het Schipholbeleid heeft geen effect op de ontwikkeling van de luchtvaart gehad.
- Een deel van de groeiruimte blijkt niet bruikbaar voor de luchtvaart, omdat de markt zich anders ontwikkelt dan verwacht.
- De overlast wordt door het beleid wel beperkt, maar niet veel.
- Er zijn veel voorstellen voor verbetering ingediend over de ligging van vliegroutes en procedures.
- Er is duidelijkheid nodig en een lange termijn perspectief van het Rijk over de toekomst van Schiphol en de beperkingen van het ruimtegebruik rond de luchthaven.
- De vraag is welke soorten vliegverkeer en bestemmingen van belang zijn voor de kwaliteit van de mainport en of de regionale luchthavens een grotere rol kunnen spelen.
- Er is duidelijkheid gewenst over de rollen en verantwoordelijkheden van alle betrokkenen.
- Er is vanuit de regio behoefte om meer invloed te hebben op de verdeling van het vliegverkeer over de omgeving.

Voor de volledige conclusies en alle achtergrondinformatie en documentatie wordt naar de website [www.schipholbeleid.nl](http://www.schipholbeleid.nl) verwezen.

### De Haarlemse inbreng

Lopende het evaluatietraject heeft het college van Burgemeester en Wethouders op 29 maart 2005 de voor Haarlem van belang zijnde onderwerpen benoemd en aangegeven hoe die in de

evaluatie en het daarna te formuleren kabinetsstandpunt verwerkt zouden moeten worden. Het gaat daarbij om de volgende onderwerpen (deze passage is letterlijk uit de nota van 29 maart 2005 overgenomen):

*-Handhaving in combinatie met metingen.* Op dit moment wordt alleen gehandhaafd op de zogenaamde 58 Lden contour. De gemeente Haarlem ligt hier buiten en streeft dan ook naar handhaving op punten buiten deze contour. Wij volgen in deze de werkzaamheden van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) en wensen hun activiteiten bekrachtigd te zien in handhavingspunten in de bewoonde gebieden buiten de 58 Lden contour. Ook wenst de gemeente Haarlem dat op deze punten gemeten wordt op een transparante en voor de burgers te volgen methodiek.

*-Spreiden versus het concentreren van het vliegverkeer.* Binnen de CROS vindt discussie plaats over het spreiden dan wel concentreren van het vliegverkeer. Voor Haarlem is vooral het spreiden bij het uitvliegen van belang, immers bij landingen wordt meestal ruim van tevoren recht op de baan aangevlogen. Het gemeentebestuur van Haarlem is van mening dat de bij de Schipholwet in 2003 gemaakte keuze om zo min mogelijk over bewoond gebied te vliegen de juiste is en vreest dat bij spreiding de geluidbelasting in de bewoonde gebieden, waaronder Haarlem, sterk zal toenemen. Dit terwijl na openstelling van de Polderbaan al een aanzienlijke toename van het aantal klachten wordt geconstateerd. Daarom heeft het gemeentebestuur grote zorgen over spreiden van het vliegverkeer en pleiten wij vooralsnog voor een verdere concentratie van het vliegverkeer om daardoor de hinder buiten de geluidhindercontour verder terug te brengen. Ook zijn wij van mening dat het terugdringen van de hinder via de CROS op dit moment in een te vrijblijvend proces plaatsvindt en daarom zien wij meer in een wettelijke verplichting voor de luchthaven –dit naar analogie van wat via de Wet milieubeheer gebeurt – om een voortschrijdend meerjaren verbeterprogramma op te stellen met een jaarlijkse verantwoording jegens de minister dan wel een ander orgaan, dat hierop toe ziet. In een dergelijk programma kunnen dan ook opties zoals bijvoorbeeld recent door de Stichting Natuur en Milieu samengevat in haar brochure “Stillere vliegen boven Nederland” betrokken worden. Het gaat hierbij bijvoorbeeld over het verschuiven van vliegroutes, het hanteren van geluidsvriendelijke vliegprocedures en het weren van lawaaiige toestellen.

*-Verlenging van de nachtperiode.* Wij hebben kennis genomen van de resultaten van het recente slaapverstoringsonderzoek van RIVM /TNO. Uit dit onderzoek blijkt dat slaapverstoring in een veel groter gebied plaatsvindt dan aanvankelijk was verondersteld bij het formuleren van het Schipholbeleid. Een groot deel van deze slaapverstoring vindt plaats van 6.00 tot 7.00 uur.

Wij zijn dan ook van mening dat de nachtperiode verlengd zou moeten worden tot 7.00 uur. Hiermee wordt een goede bijdrage geleverd aan het voorkomen van slaapverstoring in de vroege ochtend. Daardoor kan tevens een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de vergroting van het draagvlak bij de omwonenden voor de mainportontwikkeling.

*-Risiconormering.* Wij houden m.b.t. dit onderwerp vast aan het eerder door ons geformuleerde beleid en dus aan de nu in de wet vastgelegde normering. Een te constateren afwijking van de norm, moet mede in relatie tot het functioneren van de luchtvaartsector als bedrijf worden gezien en mag niet op de omwonenden in de regio worden afgewenteld.

*-Luchtverontreiniging.* 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 geurhinder 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 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 en in de richting van Haarlem is opgeschoven. Hier hebben wij in het kader van de MER Schiphol 2003 reeds op gewezen.

Aanvullend op het reeds door het RIVM in gang gezette onderzoek, stellen wij daarom voor dat onderzoek wordt verricht 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 er verandering opgetreden in de verspreiding, het aantal en de mate van geurgehinderden in de regio van Schiphol na de ingebruikname van de Polderbaan?
- Hoe kan de geurhinder worden beperkt?

*-Geluids(hinder)beleid in de regio.* Wij hebben met belangstelling kennis genomen van de eerder aan de minister aangeboden voorstellen van prof. dr. P.J. Stallen betreffende het wenselijke geluidsbeleid in de regio en het daarvoor gewenste overdragen van taken en bevoegdheden naar een nieuw op te richten publiekrechtelijke organisatie. Dit in het licht van de bestaande structuur, waarbinnen de CROS een in de Wet Luchtvaart genoemd orgaan is, maar een waaraan geen formele bevoegdheden zijn overgedragen.

Wij wensen graag een nader onderzoek naar de voors en tegens van een dergelijke organisatievorm. Hierdoor kan vorm gegeven worden aan een geluidhinderbeleid, waarvan volgens Stallen de kernpunten als volgt luiden:

- Eenvoud aan Rijkszijde door scherper onderscheid tussen wat wel en wat niet “des Rijks” is.
- Wettelijke ruimte voor omgeving en sector om gezamenlijk geluidshinder en geluidsbelasting te kunnen verminderen.

### **Het kabinetsstandpunt**

Het kabinet heeft haar standpunt op 21 april jl. bepaald. Dit standpunt is nu aan de 2<sup>e</sup> kamer ter goedkeuring voorgelegd. De bedoeling is de 2<sup>e</sup> kamer hier nog voor de zomer over spreekt.

De hoofdpunten van het kabinetsstandpunt zijn als volgt aan te duiden:

\*Het kabinet wil blijvend inzetten op het bieden van verdere groeiruimte aan Schiphol binnen de huidige wettelijke kaders. De groeiruimte is voorzien in het Schipholbeleid maar kan niet volledig worden benut. Dit gebeurt primair door saldering binnen de handhavingpunten mogelijk te maken. Hierdoor stijgt de capaciteit van circa 450.000 naar ruim 500.000 vliegtuigbewegingen.

\*Daarnaast erkent het kabinet dat het vliegverkeer in de ruimere omgeving van Schiphol hinder veroorzaakt en wil zij deze zoveel mogelijk terugdringen. Hiertoe wil het kabinet met de luchtvaartsector een convenant opstellen waarin harde en handhaafbare maatregelen worden vastgelegd.

Beide elementen zullen in het najaar van 2006 worden uitgewerkt. Vervolgens worden in het beleid de volgende 3 perioden voorzien:

2006-2010

In deze periode zal worden geëxperimenteerd met saldering en worden, na het sluiten van het convenant, de eerste stappen gezet om overlast terug te dringen. Minder geluid binnen de ring van handhavingpunten leidt daarbij tot extra groeiruimte en minder geluid in het buitengebied komt de omgeving ten goede.

Over de maatregelen rapporteert de luchtvaartsector jaarlijks. Ook wordt in deze periode een meetsysteem voor vliegtuiggeluid in het buitengebied ontwikkeld en worden verbeteringen in de communicatie tussen alle partijen ingevoerd.

2010-2015/2025

Maatregelen voor de beperking van de hinder zullen kunnen worden ingevoerd, net als wijzigingen in routes en procedures. Naar verwachting zal overlast hierdoor worden teruggedrongen en tegelijk zal de groeiruimte tot circa 600.000 vliegtuigbewegingen kunnen toenemen, nog steeds binnen de huidige wettelijke kaders van het Schipholbeleid. De marge in de einddatum wordt bepaald door de verwachte groei van het vliegverkeer, die zich naar de verwachting van het kabinet tussen 1 en 4 % per jaar zal bewegen.

2015/2025-2030

In deze laatste fase komen de grenzen van de groei in zicht. Hoe dit kan worden opgevangen is vooralsnog onduidelijk. Het kabinet vraagt Schiphol uiterlijk medio 2007 met nut en noodzaak onderbouwde opties uit te werken voor capaciteitsuitbreiding in deze fase.

### **Algemene reactie op kabinetsstandpunt**

- Het kabinet is meer op groei gericht dan op bescherming van omwonenden.
- Het kabinet wil een convenant sluiten om overlast te beperken. Niet duidelijk is hoe ver het kabinet wil gaan in zo'n convenant, hoe het kabinet dit convenant gaat handhaven en welke sancties/ boetes er tegenover staan?
- In de nota Ruimte stonden in aanvulling op de huidige 20 Ke contour, drie uitsluitingsgebieden genoemd: Legmeerpolder, Noordwijkerhout en Hoofddorp-West. In deze gebieden konden geen nieuwe uitleg voor woningbouwlocaties worden ontwikkeld. Positief voor Haarlem is dat Hoofddorp-West nu toch beschikbaar komt voor woningbouw.

### **Hoe reageert het kabinet op de Haarlemse kernpunten?**

-Het kabinet houdt vast aan de huidige 35 handhavingpunten en wenst het buitengebied niet anders te beschermen dan via het in het najaar 2006 op te stellen convenant. Hoe een en ander ingevuld wordt is vooralsnog onduidelijk. Daarnaast is onduidelijk hoe dit geoperationaliseerd kan worden bij een gelijktijdige saldering binnen de kring van handhavingpunten.

Het kabinet vraagt Schiphol voor de zomer (2006) met een plan van aanpak te komen voor de aanleg van een uitgebreid meetnet voor het monitoren van het vliegtuiggeluid. Vanaf 2008 moet dit meetnet operationeel zijn.

-Over het spreiden c.q. concentreren van het vliegverkeer en in het verlengde daarvan het terugdringen van de hinder komt het nu vorm te geven convenant in de buurt van de door ons voorgestelde wettelijke verplichting voor de sector om een meerjarenverbeterprogramma op te stellen. Expliciet wil het kabinet dat het vliegverkeer zoveel mogelijk wordt geconcentreerd rond vaste vliegroutes. Daarnaast heeft de CROS inmiddels een aantal experimenten opgezet, welke wij met belangstelling kritisch volgen. Het kabinet heeft inmiddels hiervoor noodzakelijke wetswijzigingen in procedure gebracht.

Omtrent klachten als gevolg van vliegverkeer wil het kabinet dat het klachtenbureau bij Schiphol wordt ondergebracht (vanuit de CROS) en dat bovendien klachten niet alleen worden geregistreerd maar ook worden afgehandeld. Hierover moet dan jaarlijks verantwoording worden afgelegd.

-Over het verlengen van de nachtperiode wijkt het kabinet niet af van haar eerdere standpunt. Wel vraagt het kabinet Schiphol om het nachtrecht ook tussen 6 en 7 uur zoveel mogelijk toe te passen.

Het kabinet geeft aan dat door de voorgestelde saldering, die overigens nog nader via een MER op milieueffecten moet worden beoordeeld, de hinder en slaapverstoring kunnen toenemen met circa 5 tot 15 procent.

Daarnaast zal het kabinet de 2<sup>e</sup> kamer apart berichten over het onderzoek naar de gezondheidseffecten van vliegtuiglawaai.

-Inzake het beperken van veiligheidsrisico's stelt het kabinet vast dat het groepsrisico in de regio Schiphol vanaf 1990 is toegenomen. Enerzijds door de groei in luchtverkeer en anderzijds door een toename in de bebouwing. Vooral nog zet het kabinet in op onderzoek naar een verdere afvlakking van de toename. Dit wordt bewerkstelligd door:

\*uitbreiding van het gebied waar een nieuwbouwverbod gaat gelden. Deze verschuift van 10-6 naar de 10-7 contour. Dit is voor Haarlem niet relevant.

\*In het gebied daarbuiten wil het kabinet dat gemeenten en provincies bij plannen voor nieuwbouw van gebouwen waar veel mensen bijeen zijn, de effecten op het groepsrisico bewust afwegen tegen andere belangen. Hoe deze afweging plaats moet vinden net als de exacte begrenzing moet nog nader worden bepaald. Dit kan dus ook voor Haarlem van belang zijn.

-Betreffende de beperking van luchtverontreiniging/ geurhinder vraagt het kabinet Schiphol te onderzoeken of er maatregelen zijn om schonere vliegtuigen te bevorderen. Dit moet in het actieplan voor de beperking van de overlast in het buitengebied worden opgenomen. Het kabinet houdt verder vast aan de huidige regels voor de beperking van geurhinder.

-Over het geluidhinderbeleid in de regio geeft het kabinet aan meer ruimte te willen bieden om op regionaal niveau een goede balans te vinden tussen ruimte voor de luchtvaart en leefbaarheid in de omgeving. Het overdragen van bevoegdheden is daarbij niet aan de orde. Ook kiest het kabinet niet voor oprichting van een nieuw instituut, maar voor een oplossing binnen de bestaande organisaties, zoals de CROS.

Het kabinet vraagt aan de CROS een voorstel te doen voor hoe meer invloed aan de regio kan worden gegeven, bijvoorbeeld over de ligging van vliegroutes en de mogelijkheden daarbij om belangen uit te ruilen tot beperking van hinder.

Het kabinet wil daarnaast de positie van de CROS versterken door:

- de CROS te vragen advies te geven over de mogelijke verbeteringen van routes en procedures;
- ruimte te bieden om mogelijke verbeteringen die de CROS ziet, in de praktijk uit te proberen;
- te bezien hoe de CROS de rijkskennis over Schiphol beter kan benutten, en een budget voor CROS vrij te maken waarmee de commissie zelf kennis kan krijgen, bijvoorbeeld door onderzoek;
- de CROS te vragen jaarlijks een verantwoordingsrapportage over het afgelopen jaar en een actieplan voor het komende jaar op te stellen, zodat de activiteiten van de commissie gericht kunnen worden gekozen.

## **Conclusies en aanbevelingen**

Het kabinet gaat voort in het bieden van groeimogelijkheden aan de luchtvaart, maar bindt hieraan voorwaarden, waaraan Schiphol zich nadrukkelijk moet houden. Het is echter vooralsnog onduidelijk hoe de maatregelen eruit gaan zien en of daardoor de overlast in de omgeving en ook in Haarlem daadwerkelijk kan worden teruggedrongen. Wij zien in dit kader de uitwerking vol verwachting tegemoet, maar dringen er bij het kabinet op aan hierbij de hinderbeleving nadrukkelijker te betrekken dan tot op heden en niet puur uit te gaan van de in de omgeving heersende geluidbelastingniveaus. Het operationaliseren van de gekozen doelstelling zullen wij daarom kritisch volgen.

Wij staan ook kritisch ten opzichte van het lange termijn perspectief. Zo is met name de laatste jaren (2003-2005) de groei van de luchtvaart weer sterk toegenomen en komen de grenzen aan de groei mogelijk eerder in beeld dan nu wordt geschetst. Wij gaan ervan uit dat dit punt in 2007 opnieuw op de agenda komt wanneer Schiphol haar lange termijn opties aan het kabinet voorlegt.

Wij zijn verheugd over het feit dat een deel van de kernpunten van Haarlem is dan wel op termijn wordt ingewilligd. Zo zien wij de uitwerking van het meetnet rond Schiphol met belangstelling tegemoet en zullen wij dit betrekken bij onze evaluatie van het Haarlemse meetnet.

Inzake de niet ingewilligde punten zijn wij teleurgesteld over het niet verlengen van de nachtperiode, temeer daar naar het nu schijnt de gezondheidseffecten niet in de eindafweging zijn meegenomen. Wij vragen het kabinet daarom dit punt te heroverwegen.

Over het terugdringen van het groepsrisico dringen wij er bij het kabinet op aan met spoed duidelijkheid te bieden over de wijze waarop dit moet worden afgewogen en het gebied waarbinnen dit van toepassing is.

Betreffende de versterking van de CROS zijn wij van mening dat dit zonder concrete bevoegdheden weinig te betekenen heeft. Ook treedt mogelijk een competentiestrijd op met de luchthaven in het licht van de aan haar opgedragen taak. Immers de CROS heeft als hoofddoel het voorkomen van vermijdbare hinder, terwijl de luchthaven een actieplan daarvoor op moet stellen en voor de uitvoering ook verantwoordelijk zal worden gesteld. Wij zullen er daarom bij de staatssecretaris op aan dringen hier duidelijkheid in te geven.

Wij zijn verheugd dat uitsluitingsgebied Hoofddorp-West, als aanvulling op de 20ke contour, vervalt en vrijkomt voor woningbouwontwikkeling

Retouradres Postbus 562, 2003 RN Haarlem  
Aan de Staatssecretaris Verkeer en Waterstaat  
Mevrouw M. Schultz van Haegen  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

Datum 6 juni 2006  
Ons kenmerk SB/Mil/PO/nd/06/1239  
Contactpersoon P.M. Onel  
Doorkiesnummer 023-5114609  
E-mail pmonel@haarlem.nl  
Bijlage(n) CROS  
Onderwerp Kabinetsstandpunt Schipholbeleid

Geachte minister,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het kabinetsstandpunt over Schiphol, dat wij bij brief van 4 mei ontvingen.

Onderstaand hebben wij onze conclusies verwoord. Wij hebben ons daarbij vooral gericht op de wijze waarop u bent ingegaan op de door ons in 2005 aan u toegezonden verbetervoorstellen.

\*Het kabinet biedt groeimogelijkheden aan Schiphol, maar bindt hieraan voorwaarden. Het is echter voorsnog onduidelijk hoe deze eruit gaan zien en of daardoor de overlast in de omgeving en ook in Haarlem daadwerkelijk kan worden teruggedrongen. Het college ziet daarom de uitwerking belangstellend tegemoet, maar dringt er bij het kabinet op aan hierbij de hinderbeleving nadrukkelijker te betrekken dan tot op heden en niet puur uit te gaan van de in de omgeving heersende geluidbelastingniveaus.

\*Wij staan kritisch ten opzichte van het lange termijn perspectief. Zo is met name de laatste jaren (2003-2005) de groei van de luchtvaart weer sterk toegenomen en komen de grenzen aan de groei mogelijk eerder in beeld dan nu wordt geschetst. Wij gaan ervan uit dat dit punt in 2007 opnieuw op de agenda komt wanneer Schiphol haar lange termijn opties aan het kabinet moet voorleggen.

\*Wij zijn verheugd over het feit dat een deel van de kernpunten van Haarlem is dan wel op termijn wordt ingewilligd. Zo zien wij de uitwerking van het meetnet rond Schiphol met belangstelling tegemoet en zullen wij dit betrekken bij onze evaluatie van het Haarlemse meetnet.

\*Inzake de niet ingewilligde punten zijn wij teleurgesteld over het niet verlengen van de nachtperiode, temeer daar naar het nu schijnt de gezondheidseffecten niet in de eindafweging zijn meegenomen. Wij vragen het kabinet daarom dit punt te heroverwegen.

\*Over het terugdringen van het groepsrisico dringen wij er bij het kabinet op aan met spoed duidelijkheid te bieden over de wijze waarop dit moet worden afgewogen en het gebied waarbinnen dit van toepassing is.

\*Betreffende de versterking van de CROS zijn wij van mening dat dit zonder concrete bevoegdheden weinig te betekenen heeft. Ook treedt mogelijk een competentiestrijd op met de luchthaven in het licht van de aan haar opgedragen taak. Immers de CROS heeft als hoofddoel het voorkomen van vermijdbare hinder, terwijl de luchthaven een actieplan daarvoor op moet stellen en voor de uitvoering ook verantwoordelijk zal worden gesteld. Wij zullen er daarom bij de staatssecretaris op aan dringen hier duidelijkheid in te geven.

\*Wij zijn verheugd dat het uitsluitingsgebied Hoofddorp-West vervalt en vrijkomt voor woningbouwontwikkeling.



Uw reactie op bovenstaande punten zien wij met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,  
drs. W.J.Sleddering

de burgemeester,  
mr. J.J.H. Pop