

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  
P/a Gemeente Uithoorn, Postbus 8, 1420 AA UITHOORN

23 februari 2006, Uithoorn

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

De evaluatie van Schipholwet leeft sterk onder de gemeenten rondom de luchthaven en hun inwoners. Wij hebben grote verwachtingen van de evaluatie en de verbetervoorstellen. Zoals u weet hebben wij naast onze eigen gemeentelijke reacties een gezamenlijke reactie gestuurd. Daarin hebben wij onze verbetervoorstellen geformuleerd voor een rechtvaardige verdeling van de lusten en de lasten van de luchthaven en voor beperking van de hinder het gevolg is van de activiteiten van de luchthaven.

Tijdens het proces gaf u blijk van interesse voor de omgeving van de luchthaven, onder andere door regelmatig de CROS vergadering te bezoeken, maar ook door zelf, of uw ambtenaren die bij de evaluatie betrokken zijn, tijd vrij te maken voor bewoners en bestuurders uit de omliggende gemeenten en door de informatiebijeenkomsten. Wij stellen dat zeer op prijs.

Juist daarom zijn wij verbaasd en teleurgesteld over de manier waarop onze voorstellen worden afgehandeld. Het niveau van de eerste beoordeling van het bureau To70 stelde al teleur, mede door de bijeenvoeging en samenvattingen van de voorstellen. Dat deed geen recht aan veel van de voorstellen.

Daarnaast begrijpen wij dat u onder tijdsdruk staat, maar het komt op ons niet rechtvaardig of zorgvuldig over dat u ons slechts een week de gelegenheid gaf om te reageren op de beoordeling van de verbetervoorstellen. Het is voor ons onmogelijk gebleken om in die korte periode een afgestemde reactie te sturen. Onze reactie is dan ook niet meer op tijd voor opname in het eindrapport dat u aan de Tweede Kamer heeft gezonden. Wij gaan er echter van uit dat dit niet het eindstation is, en dat de verbetervoorstellen nog nader beoordeeld en uitgewerkt zullen worden. Daarom hechten wij eraan om nu toch op hoofdlijnen te reageren.

Wij zijn graag bereid andere voorstellen bij een eventuele uitwerking nader toe te lichten. Uit de effectrapportages blijkt dat dit noodzakelijk is, omdat ze nu veelal niet juist zijn geïnterpreteerd. Zo is de beoordeling in veel gevallen erg kort door de bocht en ontbreekt kwantificering. Daarnaast is in veel gevallen 'onbekend' ingevuld. Naar ons idee is in de beschikbare rapporten op de meeste vragen wel degelijk een antwoord te vinden. Soms is bij de beoordeling zelfs de richting van effecten niet genoemd (is een 'mogelijk beperkt effect' positief of negatief??).

Tenslotte wordt de indruk gewekt dat de (kosten van) wensen van de omgeving sterk negatief worden uitgelegd, zonder te begrijpen wat de bedoeling is of na te gaan of er echt geen mogelijkheden zijn, misschien middels een compromis. Deze strikte handelwijze geeft ons niet het gevoel dat serieus naar kansen op verbetering is gezocht.

Hieronder lichten wij de bovengenoemde bezwaren toe aan de hand van drie, voor ons zeer belangrijke verbetervoorstellen. Daarbij herhalen wij steeds eerst het originele voorstel.

Daarna geven we in *cursief* onze reactie op de effectbeoordeling. Wij hebben daarbij uw nummering overgenomen.

#### **Verbetervoorstel 504**

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 handhavingpunten binnen en buiten de kring van handhavingpunten kan worden gewaarborgd.

*U geeft aan dat de motie volgens de tekst wordt uitgevoerd. U begrijpt dat wij het daar, vanwege een verschil in interpretatie, niet mee eens zijn. Wij menen dat de mogelijke variatie en de huidige verschillen in geluidbelasting ten opzichte van de PKB te groot zijn. Dat is en blijft voor ons onacceptabel.*

*Individuele omwonenden hebben recht op duidelijkheid voor lange termijn en meenden die in de PKB te hebben gekregen. Hoewel het misschien voor de groep als geheel een lichte verbetering heeft opgeleverd, zijn delen van de groep daardoor (te) zwaar benadeeld, terwijl zij zich middels de PKB hiertegen beschermd waanden. Daarnaast kan de verdeling van de geluidsbelasting in de toekomst weer wijzigen. Ook dit geeft teveel onzekerheid voor omwonenden. Uw krappe uitleg gaat voorbij aan hun belang.*

#### **Verbetervoorstel 510**

Verleng de nachtperiode van 6.00 uur naar 7.00 uur.

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.

*De effectbeoordeling gaat uit van verkeerde veronderstellingen en is naar ons idee geen serieuze poging om te bestuderen of dit verbetervoorstel, dat door velen wordt gewenst, mogelijk is. Wij hopen dat u de beoordeling opnieuw uitvoert. We geven hieronder aan hoe dat volgens ons beter zou kunnen. We geven dit per onderdeel van de beoordeling aan.*

Kosten: *Verlenging van de nachtperiode houdt in dat de banen die 's nachts gesloten zijn tot 7.00 uur gesloten blijven en dat er minder verkeer van en naar de geopende banen gaat, omdat ze 'zwaarder tellen'. Naar ons idee hoeft dit op geen enkele manier tot bij-isolatie te leiden, omdat de isolatie, zo nemen wij aan, is gebaseerd op een maximale geluidbelasting die ter plaatse kan optreden. De hoeveelheid vliegtuigen verandert daar niets aan. De kosten voor implementatie zijn dus nihil.*

Geluidsniveau: *U geeft aan dat de geluidsniveaus in de gebieden onder de nachtroutes gelijk zijn. Dat klopt. Meteen daarna staat echter dat een toename door enkele honderden mensen wordt ondervonden. Dat is (dus) niet juist en strijdig met de eerdere bewering! Er is géén toename van de geluidsniveaus.*

*Daarnaast is er inderdaad een afname voor enkele tienduizenden mensen. Het gaat hier om een afname naar nul!! Dat zeer positieve effect verdwijnt bijna in het enorme blok tekst.*

Aantallen vliegtuigen per locatie: *De vluchten die nu tussen 6.00-7.00 uur plaatsvinden gaan dan óf op dat tijdstip of vóór die tijd over de nachtgehinderde gebieden, óf, en deze mogelijkheid ontbreekt in de analyse, erná. Dat zal voor een deel van de vluchten ook mogelijk zijn. Dit houdt in dat kwalitatief onderscheid gemaakt moet worden tussen de vluchten die voor de “mainportfunctie” cruciaal zijn en de anderen. Die kunnen dan later starten. Zo kan het aantal extra vluchten over de nachtgehinderde gebieden worden beperkt.*

Effecten op hinder door vliegtuiggeluid: *Hoewel hiervoor geen empirisch bewijs bij ons bekend is, mag toch verondersteld worden dat juist hinder in deze periode extra zwaar weegt. Een groot deel van de mensen staat op tussen 7.00 en 8.00 uur. Verstoring tussen*

6.00 en 7.00 uur betekent dus verstoring in de lichtere slaap vlak voor het ontwaken. In deze periode vindt eerder slaapverstoring plaats dan in de eerste 5 uur van de slaaperiode, waarin de slaap veel dieper is. Weer inslapen na de verstoring zal niet makkelijk gebeuren, omdat de tijd tot het opstaan nog kort is. Slaapverstoring betekent dan dus nachtverkorting. Het effect van vermindering van slaapverstoring in de periode tussen 6.00 en 7.00 uur is daarmee veel positiever dan bijvoorbeeld minder slaapverstoring in de vroegere uren van de nacht.

Effecten op slaapverstoring: Hier hadden wij een verwijzing naar het RIVM rapport verwacht, dat aangeeft dat de slaapverstoring met 20% kan worden gereduceerd door deze maatregel.

Effecten op mainportontwikkeling: Wij menen dat deze beoordeling te kort door de bocht is gemaakt en geen rekening houdt met hierboven genoemde mogelijkheden.

Daarnaast zijn wij benieuwd naar een gedegen antwoord op de vraag van één van onze medewerkers naar de effecten van de Nederlandse zomer- en wintertijd. (Zie verder de reactie van de gemeente Zaanstad)

### **Verbetervoorstellen Ruimtelijke Ordening (516/ 517/1517/2517)**

Wij merken dat de verbetervoorstellen niet helemaal duidelijk zijn overgekomen. Hieronder staat nogmaals ons verbetervoorstel.

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.

*Wij gaan niet nader in op de uitwerking van de effecten, mede omdat gesprekken met uw medewerkers ons voldoende vertrouwen geven dat deze verbetervoorstellen op een goede manier worden opgepakt. Wel willen wij nadrukkelijk stellen dat we in bovenstaand verbetervoorstel níet pleiten voor afschaffing van de 20 Ke contour, zoals in de samenvatting in de effectbeoordeling staat. De gemeenten met uitleglocaties binnen en grenzend aan de 20 KE contour is toegezegd dat zij voor 1 december 2006 duidelijkheid zullen verkrijgen over de exacte grens van het bouwverbod. Betreffende gemeenten zien het bouwverbod graag beperkt tot de gebieden binnen de 20 Ke.*

*De verkeerde samenvatting is naar onze mening onzorgvuldig. Dat draagt niet bij aan vertrouwen en draagvlak, hetgeen in dit dossier nu juist zo nodig is! staat.*

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en herhalen nog eens dat wij graag bereid zijn onze verbetervoorstellen nog eens toe te lichten, zodat ze op hun werkelijke merites kunnen worden beoordeeld.

Hoogachtend,

Namens cluster Noordmidden, cluster Noordwest, cluster Oost, Cluster Noord, cluster Zuidoost en de gemeente Aalsmeer.

Mw. H.L. Groen

Burgemeester Uithoorn.