

Fractie CKenG

Afdeling	Plannen & Projecten	Datum	6 februari 2018
Contactpersoon	H. Olsthoorn	Uw brief van	3 januari 2018
Telefoonnummer		Uw kenmerk	
		Ons kenmerk	
Bijlage(n)	-	Verzenddatum	
Onderwerp	Schriftelijke vragen Schiphol		

Geachte heer, mevrouw,

Onderstaand worden uw schriftelijke vragen beantwoord. U vindt het antwoord na de betreffende vraag, die wij hebben overgenomen uit uw brief.

1. Heeft wethouder Steeman deze uitspraken in persoon gedaan, in zijn rol als lijsttrekker van D66 of als woordvoerder namens het college?

De heer Steeman heeft zijn uitspraken gedaan namens het college, als portefeuillehouder voor Schipholzaken.

2. Hoeveel klachten over geluidsoverlast zijn er vanuit de gemeente Castricum in het kalenderjaar 2017 geregistreerd door de officiële instantie(s), en dan met name door het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS)?

Voor het kalenderjaar 2017 hebben wij de kwartaalrapportages over 2017 van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) geraadpleegd voor de Polderbaan. Onze gemeente krijgt vanuit de meeste vliegtuigpassages van toestellen die aanvliegen (landen) op de Polderbaan. Uit deze rapportages komen de volgende cijfers naar voren mbt het aantal meldingen en melders van vlieghinder:

	Kwartaal -melders				TOTAAL
	I	II	III	IV	
Akersloot	6	10	22	20	58
Castricum	21	31	48	60	160
Limmen	12	12	24	35	83
TOTAAL	39	53	94	115	301

	Kwartaal				TOTAAL
	I	II	III	IV	
Akersloot					
Meldingen	51	98	208	189	546
waarvan 's nachts	6	8	29	29	72
Melders totaal	6	10	22	20	58

	Kwartaal				TOTAAL
	I	II	III	IV	
Castricum					
Meldingen	177	370	504	593	1644
waarvan 's nachts	54	76	83	121	334
Melders totaal	21	31	48	60	160

	Kwartaal				TOTAAL
	I	II	III	IV	
Limmen					
Meldingen	90	128	215	246	679
waarvan 's nachts	22	33	47	62	164
Melders totaal	12	12	24	35	83

3. Uit welke kernen van onze gemeente waren deze klachten afkomstig?

Zie voorgaande overzicht onder 2.

4. Mogelijk hebben sommige inwoners in een kalenderjaar meerdere klachten ingediend. Volgens de tussenrapportage van BAS uit 2017 gaat het om circa 55 individuele inwoners uit Castricum, 20 uit Akersloot en 35 uit Limmen. Kunt u deze aantallen bevestigen?

Volgens ons overzicht gaat het om 58 inwoners uit Akersloot, 160 uit Castricum en 83 uit Limmen. In totaal 301 verschillende inwoners.

5. Elke klacht is er een teveel, maar waarom is het college van mening dat klachten van 110 inwoners op 35.000 inwoners zodanig substantieel is dat 'het vertrouwen moet worden opgezegd'?

Dat ons vertrouwen in het Schipholoverleg is verminderd komt niet zozeer door het aantal meldingen van vlieghinder, al verontrusten ons die ook, maar vooral door de volgende factoren:

- *De afspraken over het terugbrengen van het aantal nachtvluchten van 32000 naar 29000 wordt alsmaar niet nagekomen. Schiphol stelt wel dat er andere compenserende maatregelen zijn genomen maar die zijn voor ons college niet transparant gemaakt. Het is bovendien sterk te betwijfelen of die maatregelen aan onze regio ten goede komen.*
- *Er blijft onduidelijkheid bestaan over het tijdstip van weer open stellen van de oostelijke nachtelijke aanvliegeroute Artip2c. Die zou tot aanzienlijke vermindering leiden van de nachtelijke vlieghinder. De brief hierover, die mede namens onze regio door de Omgevingsraad Schiphol aan de minister is gestuurd, gaf onvoldoende onze argumenten weer.*
- *Het rapport over de nachtelijke vlieghinder van Omgevingsdienst IJmond en PVRC (mede op ons verzoek uitgevoerd) is na lang overleg om onduidelijke redenen nog steeds niet geagendeerd voor bespreking in de Omgevingsraad.*
- *De uitkomsten van de MER over het nieuwe stelsel van baangebruik op Schiphol wordt keer op keer uitgesteld en de informatieverstrekking door de Omgevingsraad Schiphol schiet te kort.*
- *Tot slot, onze argumenten om naast de berekeningen van geluidshinder ook de beleving mee te nemen in het beleid voor vlieghinder worden alsmaar terzijde geschoven*

Deze overwegingen hebben ertoe geleid dat de enquête van de NOS over het vertrouwen in de Omgevingsraad Schiphol kritisch is ingevuld en op specifieke vragen is geantwoord dat er onvoldoende vertrouwen is in de manier waarop de huidige vorm van bestuurlijk overleg is ingericht. De antwoordopties in de enquête lieten geen ruimte voor nuance daarin. Nadrukkelijk moet daarbij worden opgemerkt dat de gemeente Castricum blijft meepraten aan de verschillende overlegtafels en daarbij kritisch maar constructief blijft.

6. *In het afgelopen jaar hebben bijna 70 miljoen passagiers gebruik gemaakt van ruim 492.000 vliegbewegingen (aankomende en vertrekkende vluchten) op Schiphol. Voor Castricum is alleen het vliegverkeer naar de Polderbaan van belang, dat betreft ongeveer 95.000 landingen. Vertrekkende vliegtuigen vanaf deze baan hebben boven onze gemeente al een hoogte bereikt dat ze nauwelijks gehoord kunnen worden en verkeer naar en van andere banen komt niet over Castricum heen. Hoe beoordeelt het college de klachten van 110 inwoners op het genoemde aantal van 95.000 landingen op de Polderbaan?*

Wij beoordelen de hinder van de Polderbaan als ernstig. Onze gemeente ondervindt inderdaad de meeste last van landend vliegverkeer op de Polderbaan. Raadpleging van de NOMOS-site voor geluidsmetingen leert dat er bijvoorbeeld in het meetpunt op de locatie "Bloemen" in de kern Castricum, ook startend verkeer over onze gemeente komt met geluidsniveaus van tussen de 58 en 88 dB. Dus ook van startend verkeer in noordelijke en noordoostelijke richting ondervindt onze gemeente hinder. Daarnaast heeft voornamelijk het nachtvluchtregime na het afsluiten van de oostelijke aanvliegeroute in 2015 een toename van hinder met zich gebracht, welke hinder ook als ernstig wordt beoordeeld.

Het aantal meldingen van vlieg hinder in onze gemeente is relatief hoog ten opzichte van het aantal inwoners. Bijvoorbeeld gemeente Amsterdam telde met ruim 830.000 inwoners in het derde kwartaal 340 meldingen van vlieg hinder (~0,04%) ten opzichte van 94 bij ons (op ruim 35.000; ~0,27%). Meldingen van vlieg hinder zijn ons inziens maar deels een goede indicator voor vlieg hinder. Veel mensen worden het melden van vlieg hinder beu en stoppen met melden terwijl zij wel hinder ondervinden. Zij komen dan niet terug in het aantal meldingen. Ook niet alle gehinderden nemen de moeite om een melding in te vullen. Om welke percentages dat gaat is overigens niet inzichtelijk.

7. De wethouder spreekt in de media over 'terechte klachten'. Beoordeelt de wethouder klachten persoonlijk als 'terecht'? Zo nee, wanneer, door wie en op basis van welke criteria wordt dat dan wel gedaan?

Wij nemen elke melder van vlieg hinder serieus en wij gaan daarom uit van terechte klachten. Er bevinden zich in onze gemeente geen veelmelders (mensen die meer dan 500 keer per jaar vlieg hinder melden), die het beeld omtrent vlieg hinder kunnen vertekenen in de cijfers. De uitspraken van de heer Steerman zijn, zoals eerder gesteld, namens het college gedaan.

8. De wethouder spreekt ook over 'vrachtvliegtuigen die 's nachts overkomen, waarna het hele dorp wakker is'. Hoe vaak is dat in 2017 voorgekomen? Hoe kunnen inwoners het verschil waarnemen tussen een overvliegend passagiersvliegtuig en een overvliegend vrachtvliegtuig? Waar zijn deze meldingen vastgelegd? Uit welke statistieken blijkt het aantal inwoners dat per melding uit zijn slaap is gehouden?

Vrachtvliegtuigen blijken soms voor extra geluidshinder te zorgen. Dit kan worden nagegaan op internetprogramma's zoals flightradar24.com. Door tijd en plaats van die site te koppelen aan de gegevens van de NOMOS-meetpunten kan een relatie worden gelegd tussen vliegtuig en het geproduceerde geluid. Uit nog te publiceren GGD-onderzoek blijkt dat een groot deel van de bevolking van Castricum matige tot ernstige hinder ondervindt van het vliegverkeer. Volgens de gelijkwaardigheidscriteria moet, volgens berekeningen, een kleine duizend inwoners van gemeente Castricum ernstige slaapverstoring ondervinden. Ook uit de verkenning met betrekking tot nachtelijk landelijk vliegverkeer over de regio IJmond-Alkmaar dat is uitgevoerd door zeven gemeenten uit deze regio's, het platform Vlieg hinder Regio Castricum en de Omgevingsdienst IJmond (beschikbaar via de website van de Omgevingsdienst IJmond, het rapport heeft op 6 april 2017 deel uitgemaakt van de ter inzage gelegde stukken van uw gemeenteraad) blijkt dat juist in de vroege ochtend (05u-05u30) een piek zit in het aantal cargo-vluchten. Uit al deze informatie blijkt dat er sprake is van een belangrijk probleem waar ons college de aandacht voor vraagt.

9. Eén op de drie Nederlanders gaat ten minste 1x per jaar met het vliegtuig op vakantie, sommigen vaker, blijkt uit onderzoek. Dat zijn bijna 12.000 inwoners uit Castricum. Daarnaast zijn er inwoners die in onze gemeente wonen en voor hun werk vanaf en naar Schiphol vliegen en inwoners die er economisch van afhankelijk zijn omdat zij, of de kostwinner in hun gezin, een betrekking hebben in de luchtvaart. Duizenden van onze inwoners profiteren van de nabijheid van de luchthaven. Op welke wijze heeft het college deze overwegingen meegenomen voordat aandacht in de landelijke media werd gezocht?

Ons college onderschrijft het belang van Schiphol voor de economie. Dit belang moet wel in perspectief worden gezien. Uit CBS-statistieken blijkt dat het directe economische belang van Schiphol komt neer op 0,3-0,6% van het bbp en 0,6-0,9% van de werkgelegenheid. Inclusief indirecte effecten is dit 0,5-2,0% bbp en 1,1-2,9% werkgelegenheid. Ons college heeft gereageerd vanuit het perspectief dat de baten van Schiphol vooral nationaal zijn en dat de lasten vooral regionaal neer slaan. Het college ziet het als haar taak op te komen voor de belangen van haar bewoners voor hinderbeperking. Het economische belang wordt al afdoende door andere partijen benadrukt. Meer terzijde geeft het college aan niet zonder meer tegen vliegverkeer of tegen Schiphol te zijn, maar de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen kritisch te volgen, zoals gezegd met het belang van de inwoners van de gemeente Castricum daarbij leidend.

9. Hoewel recent in het Presidium is gesproken om het onderwerp Schiphol in 2018 weer eens op de agenda te plaatsen, is dit onderwerp lange tijd niet in de Raad aan de orde geweest. Dankzij steeds stillere vliegtuigen en aanpassingen van vlieghoogtes en vliegroutes ervaren nogal wat inwoners zelfs een vermindering van de geluidshinder. Waarom heeft het college niet gewoon de behandeling in de raad afgewacht? Op basis van welk mandaat heeft het college gemeend juist op dit moment en met deze urgentie 'het vertrouwen te moeten opzeggen'?

Ons college deelt uw mening niet dat er sprake is van een vermindering van de geluidshinder. Het vliegverkeer is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Veel mensen ervaren de hoge frequentie van overvliegende toestellen als hinderlijk. Hiernaast is er, zoals eerder aangegeven, sinds de afsluiting van de oostelijke nachtelijke aanvliegeroute Artip2c sprake van een verdubbeling van het nachtelijke vliegverkeer boven onze gemeente. Er was voor ons college geen specifieke aanleiding voor behandeling van het Schipholdossier in de raad. Ons college handelt op basis van de Bestuurlijke Agenda voor Vliegverkeer en dat blijft ook zo. Het vertrouwen is door de gang van zaken de afgelopen jaren verminderd maar dat is geen reden om uit het Schipholoverleg te stappen en dat is ook niet gebeurd. De actualiteit is in dit geval ingegeven door een actief informatieverzoek vanuit de NOS in de vorm van een enquête. Voor de motivering van de beantwoording van deze enquête verwijzen wij naar het antwoord onder 5.

10. De plaatselijke afdelingen van landelijke partijen, en wethouder Steeman in het bijzonder, beroepen zich graag op de 'goede contacten' die zij in Den Haag hebben. Drie van vier collegepartijen in Castricum maken ook deel uit van het huidige kabinet. De nieuwe Minister Cora Van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) heeft kort voor Kerst aangegeven actief de regie in het Schipholdossier naar zich toe te zullen trekken. Zij heeft de Kamer daar op 21 december 2017 per brief over geïnformeerd, dat is twee weken voordat uw college de media op heeft gezocht. Waarom hebt u gekozen voor het drastische middel om 'het vertrouwen op te zeggen' in plaats van voor de meer voor de hand liggende intensivering van het overleg met de Omgevingsraad Schiphol (ORS) en de Alderstafels, daarbij gebruik makend van de zojuist ingezette regie door de Minister en uw 'goede contacten' in Den Haag?

Voor antwoord op deze vraag verwijzen wij naar het antwoord op vraag 9.

11. Wat betekent 'het opzeggen van het vertrouwen' concreet voor de verschillende overlegorganen? Wordt Castricum nu samen met de zeven andere gemeenten, die dat hebben gedaan, niet langer uitgenodigd voor overleg? Kunt u juist niet meer invloed uitoefenen door wél aan tafel te zitten dan door daar weg te blijven? Doet het alsnog aanschrijven afbreuk aan uw uitspraak dat u 'het vertrouwen heeft opgezegd'? Wat worden nu uw volgende stappen?

Zoals hierboven aangegeven is er voor ons geen aanleiding om uit het overleg te stappen en dat is ook niet gebeurd.

12. Is het college bereid om naar aanleiding van de gedane uitspraken en het plan tot agendering door het Presidium, zoals verwoord onder vraag 10, een voorstel aan de raad voor te leggen op welke wijze het gemeentebestuur in de nabije toekomst alle belanghebbenden met betrekking tot Schiphol wil vertegenwoordigen?

De looptijd van de huidige bestuurlijke agenda voor het Schipholverleg loopt tot 2020. Er is geen aanleiding om de uitgangspunten in die agenda nu te wijzigen. Ons college stelt voor om de Bestuurlijke Agenda en de nieuwste nog te vervaardigen voortgangsrapportage aan uw raad ter informatie toe te sturen. Hierna kunnen we bezien of er aanleiding is voor behandeling in de raad. Mocht de actualiteit nopen tot agendering van dit onderwerp in de Raad zal het college dat zeker doen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Castricum,
de secretaris,

G.A. Suanet QC

de burgemeester,

Drs. A. Mans

