

**Toelichting behorend bij statenvoorstel nr PS2003-WEM19: Financiële bijdrage
Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) en bijdrage aan onderzoek naar
meetsysteem voor vliegtuiggeluid in verder weg gelegen gebieden
Reg. Nr. 2003WEM004179i**

Met de inwerkingtreding van de Wet Luchtvaart op 20 februari 2003 verandert de regelgeving voor de luchthaven Schiphol. In de bij de Wet luchtvaart behorende Luchthavenverkeersbesluit en Luchthavenindelingsbesluit zijn regels uitgewerkt op het gebied van milieu, externe veiligheid, gebruik van het luchtruim en de ruimtelijke inrichting van de omgeving van Schiphol. De basis voor de nieuwe regelgeving is een andere verhouding tussen de luchtvaartsector, lokale en regionale overheden en het Rijk. De sector krijgt meer verantwoordelijkheid voor het gebruik van de luchthaven en luchtruim, en het Rijk beperkt zich tot het stellen van kaders en het handhaven daarvan. Ook de positie van de Commissie Geluidhinder Schiphol (CGS) is veranderd. De grondslag voor de nieuwe CGS is gelegd in de Wet Luchtvaart, die spreekt van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (verder te noemen CROS). De CROS is niet langer een adviesorgaan van de minister van Verkeer en Waterstaat, maar een overlegplatform van regio en sector.

Het overleg zal gaan over mogelijkheden om, binnen de rijksregels, gelet op de gevolgen voor het milieu en de externe veiligheid, het gebruik van de luchthaven te optimaliseren.

Functie CROS en rol provincie Utrecht.-

CROS fungeert als enige platform waarbinnen sector en regio overleg voeren over het bijsturen van procedures en oplossingen zoeken voor hinderproblemen. CROS vormt hiermee de centrale plek waar hinder- en leefbaarheidvragen worden besproken.

De komende periode zal de luchthaven functioneren binnen nieuwe milieuraandvoorwaarden en voorwaarden voor het gebruik van start- en landingsbanen en vliegroutes. Dit nieuwe kader zal consequenties hebben voor de omgeving. Het bij de luchtvaartbesluiten behorende MER geeft daar inzicht in. Dat betekent dat ook in Utrecht de hinder zal toenemen. In dit kader hebben g.s. bij de behandeling van het wetsontwerp bij de Tweede Kamer aangedrongen op deelname van de provincie Utrecht in het CROS. (Besluit g.s. 7 augustus 2001). Het resultaat hiervan is dat de provincie Utrecht in de gewijzigde Wet Luchtvaart is genoemd als deelnemer aan de CROS.

Financiële consequenties

In het Referentiedocument hebben partijen binnen de huidige Commissie Geluidhinder Schiphol voorstellen gedaan voor een verdeling van de kosten voor de nieuwe CROS over de partijen. Het Rijk wordt met name gevraagd bij te dragen in de kosten van het Klachtenbureau om de neutrale positie ervan te waarborgen.

In de CROS vergadering van 12 juni jl is o.a. het bestuursreglement vastgesteld, waarin onder meer is opgenomen dat het deelnemen in de CROS de in de Wet luchtvaart genoemde entiteiten verplicht tot het leveren van een financiële bijdrage. De begroting voor de CROS, en daarmee de hoogte van de bijdragen is nog niet vastgesteld.

Gemeenten en de provincies en de luchtvaartsector worden gevraagd een financiële bijdrage te leveren ten behoeve van de gemeenschappelijke kosten voor het bureau CROS, deskundigheidsbevordering, communicatie en het faciliteren van bewonersvertegenwoordiging. Zonder deze bijdrage kan de CROS haar werk niet doen.

De begroting voor 2003 bedraagt € 1.629.684,00 inclusief investeringen. De investeringen komen voor rekening van het Rijk. Exclusief de investeringen is de volgende verdeelsleutel gemaakt. Afgerond draagt het Rijk 44%, de luchtvaartsector 20% en de regio 36% bij. Binnen de regio geldt de volgende verdeelsleutel: 17,4% voor Noord-Holland, 4,2% voor zowel Zuid-Holland als Utrecht en 10% voor de gemeenten die vallen binnen de 20 Ke-contour.

Voor Utrecht is in eerste instantie een bijdrage voor 2003 voorgesteld van € 76.721,-. Na onderhandeling met het CGS is een bedrag voor Zuid-Holland uitgekomen van € 58.912,00. Van de provincie Utrecht wordt in de laatste conceptbegroting een zelfde bijdrage verwacht. De investeringskosten zijn met name het eerste jaar hoog.

Hierbij kunnen de volgende kanttekeningen worden gemaakt:

- a. Voor de wijziging van de Luchtvaartwet is nooit melding gemaakt van financiële consequenties van deelname aan de CROS;
- b. Het aantal gehinderden in de provincie Utrecht is, vergeleken met het aantal gehinderden in de provincie Zuid-Holland, kleiner. Het aantal klachten afkomstig uit de provincie Utrecht bedraagt ca 2 à 3 %.(Zuid-Holland 10%). De provincie Zuid-Holland was al lid van de voorganger van de CROS, de Commissie geluidhinder Schiphol.
- c. Niet bijdragen aan de CROS betekent dat de provincie Utrecht geen stem in de CROS zal hebben. Met name de aandacht voor de verder weggelegen gebieden is hiervan voor een groot deel afhankelijk.

Gelet op de impact van Schiphol op de provincie Utrecht en het aantal geregistreerde klachten in de provincie stellen wij u voor om voor 2003 een bedrag van € 30.000,- beschikbaar te stellen.

Er zijn tot nu toe geen middelen gereserveerd ter dekking van deze kosten. Bij het opstellen van de begroting voor 2003 was niet bekend dat aan het lidmaatschap van de CROS een financiële bijdrage was verbonden. De voorganger van de CROS, de Commissie Geluidhinder Schiphol, kende dat immers ook niet. De gedeputeerde milieu, dhr. Rombouts is destijds gestart met de onderhandelingen over de hoogte van het bedrag. Hierbij is in eerste instantie gelijk opgelopen met de onderhandelingen tussen de CGS en Zuid-Holland. Beide gedeputeerden vonden het vraagbedrag van € 76.000,- euro te hoog. En hadden een vertrekpositie van € 10.000,- ingezet. Bij de laatste besprekingsronde was de heer Rombouts afwezig, maar had van tevoren aangegeven dat zijn onderhandelingsruimte in de lijn van Zuid-Holland lag. Tegen de verwachting in, is Zuid-Holland toen akkoord gegaan met het bedrag van € 58.912,-. Daarna is op dit onderhandelingsresultaat gereageerd met de mededeling dat van Utrechtse zijde op maximaal € 30.000 gerekend zou kunnen worden. Hierop is door het CGS niet meer gereageerd. In de conceptbegroting van de CROS is vervolgens het bedrag van € 58.912,- opgenomen.

Gedeputeerde staten stellen voor deze kosten te dekken uit de Algemene Middelen. Gelet op de financiële positie van WEM is binnen de dienstbegroting geen ruimte voor deze onvoorziene, en onvermijdbare uitgaven.

Ook voor 2004 en verder zal er structureel geld benodigd zijn voor een bijdrage aan de CROS. Aangezien de verdeelsleutel in het komende jaar ter discussie zal staan is een structurele dekking wel noodzakelijk maar de exacte hoogte nog niet duidelijk. De inzet van de discussie over de verdeelsleutel zal zijn het verhogen van de bijdrage van met name de luchtvaartsector.

Gedeputeerde staten stellen voor de CROS te berichten dat van de zijde van de provincie Utrecht jaarlijks op een bijdrage van *maximaal* € 30.000,- kan worden gerekend, onder het voorbehoud van instemming met de begrotingswijziging door p.s.

Meetpunten in de provincie Utrecht

Een van de aspecten waar in het kader van de totstandkoming van de Luchtvaartwet bij het ministerie is aangedrongen is het opnemen van monitoringspunten in de verder weg gelegen gebieden. Binnen diverse gemeenten bestaat belangstelling voor een meetpost.

In de wijziging van de Luchtvaartwet zijn uitsluitend meetpunten opgenomen voor de gebieden die zijn gelegen binnen de 20 KE geluidscontour. Deze contour werd in de PKB Schiphol en omgeving (1995) gezien als de geluidhinder grens. Van de provincie Utrecht ligt maar een zeer klein deel (reepje Abcoude en De Ronde Venen) binnen deze contour.

Desondanks is er uit een groot deel van de provincie Utrecht sprake van geluidsoverlast van vliegverkeer naar en van Schiphol. Het aantal klachten buiten deze contour is behoorlijk toegenomen.

De opening en de ingebruikname van de vijfde baan, en het gebruik van het luchtruim boven Soesterberg leiden onvermijdelijk tot een toename van het aantal klachten over het verkeer naar en van Schiphol. Om de gevolgen voor Utrecht goed in beeld te krijgen heeft het zin om de geluidsbelasting veroorzaakt door het vliegverkeer te monitoren. De resultaten van deze monitoring zullen dan belangrijke input zijn bij besprekingen over verleggingen van startroutes en aanvlieghoogtes en -routes.

Ondanks aandringen van de provincie Utrecht heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat aangegeven niet meer te willen monitoren, dan wettelijk verplicht is. Dit is binnen de 20 Ke contour en de nachtcontour. De verdere invulling van deze monitoringspunten heeft de minister van Verkeer en Waterstaat opgedragen aan de commissie Eversdijk (voorheen commissie Berkhout).

Ook de CROS houdt zich bezig met het opzetten van meetpunten. Hier wordt in eerste instantie alleen gekeken naar meetpunten in de directe omgeving van Schiphol. Voor metingen in het verder weggelegen gebied is (nog) weinig animo. Een van de redenen hiervoor is ook het feit dat de sector zelf niet in de verder weggelegen gebieden meet, en stelt dat dit niet mogelijk is.

In overleg met het RIVM is gekeken naar de (on)mogelijkheden van het meten in verder weggelegen gebieden. Geconstateerd is dat er inmiddels een drietal systemen op de markt zijn, waarmee het geluid van vliegtuigen gefilterd en gemeten kan worden.

Cijfermatig kan de noodzaak tot meten als volgt onderbouwd worden:

In het jaarverslag van de toenmalige Commissie Geluidshinder Schiphol wordt melding gemaakt van berekeningen van het RIVM dat 92% van alle klagers woont binnen een straal van 30 kilometer rondom de luchthaven. Van alle klagers woont 6% binnen de 35 Ke contour van 2001 en 23 % binnen de 20 Ke van 2001 (bijlage 6 jaarverslag CGS 2001). In het gebied buiten de 20 Ke wonen dus nog veel klagers.

Ook de provincie Zuid-Holland en het ministerie van VROM hebben belangstelling voor het daadwerkelijk inrichten van meetpunten in verder weggelegen gebieden. Zuid Holland wordt immers met dezelfde problematiek geconfronteerd.

Voor het onderzoek naar een meetstelsel is ca € 40.000 euro nodig excl. het uitwerken van de gegevens. Dit laatste zou het RIVM voor haar rekening willen nemen.

Wanneer dit onderzoek gereed is, kunnen de resultaten aan de CROS worden aangeboden met het verzoek tot het opnemen van monitoringspunten in het buitengebied.

Belangstellenden voor dit project zijn in ieder geval het ministerie van VROM (ambtelijk is aangegeven dat van hun zijde een bijdrage in de kosten is te verwachten); de provincie Zuid-Holland (ambtelijk is er bereidheid om deel van de kosten op zich te nemen, mits Utrecht meedoet) en het RIVM.

Wij stellen u voor om eenmalig een bedrag van € 10.000- beschikbaar te stellen, ten behoeve van het onderzoek naar meetmogelijkheden. Pas in de loop van dit jaar is duidelijk geworden dat de minister van Verkeer en Waterstaat geen middelen voor dit doel beschikbaar stelt.

Daarnaast is de behoefte aan dit onderzoek, met name als gevolg van het in gebruik nemen van de Polderbaan toegenomen. Deze wijziging in het baangebruik van en naar Schiphol leidt tot veel onrust bij de bevolking. De behoefte om dit te objectiveren met meetgegevens is groot.