

Schiphol

Presentatie: woensdag 17 oktober 2018



Inhoud presentatie

1. Wat is er aan de hand?
2. Het Aldersakkoord
2. MER en eigen onderzoek
3. Wat vinden wij?
4. Wat doen wij?



1. Wat is er aan de hand?

- Steeds meer mensen in Uithoorn en De Kwakel hebben last van vliegtuiglawaai
- Berekeningen van geluidsoverlast laten andere cijfers zien dan metingen
- De overlast door de groei van Schiphol komt vooral terecht ten zuidoosten van Schiphol: in Uithoorn, De Kwakel, Aalsmeer en Kudelstaart
- In deze kernen wonen zo'n 60.000 mensen
- Mensen hebben niet alleen last van vliegtuiglawaai, ze maken zich ook zorgen over luchtkwaliteit en fijnstof
- De afspraken uit het Aldersakkoord van 2008 zijn niet nagekomen



Meer starts vanaf Aalsmeerbaan

De geluidsoverlast in Uithoorn en De Kwakel wordt vooral veroorzaakt door starts vanaf de Aalsmeerbaan. Het aantal starts vanaf de Aalsmeerbaan is zeer sterk toegenomen.

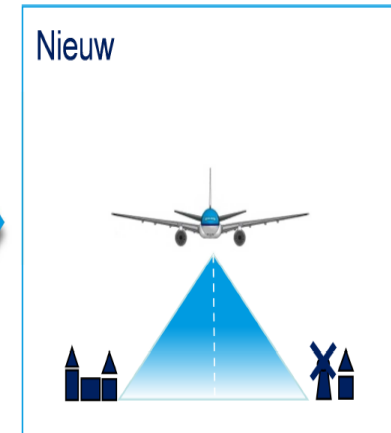
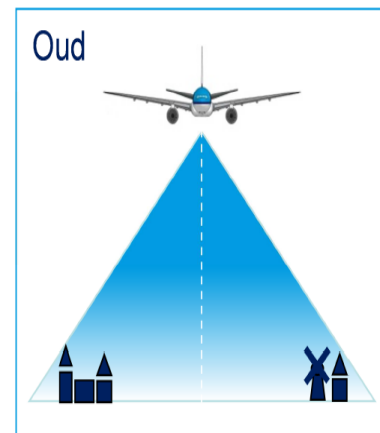
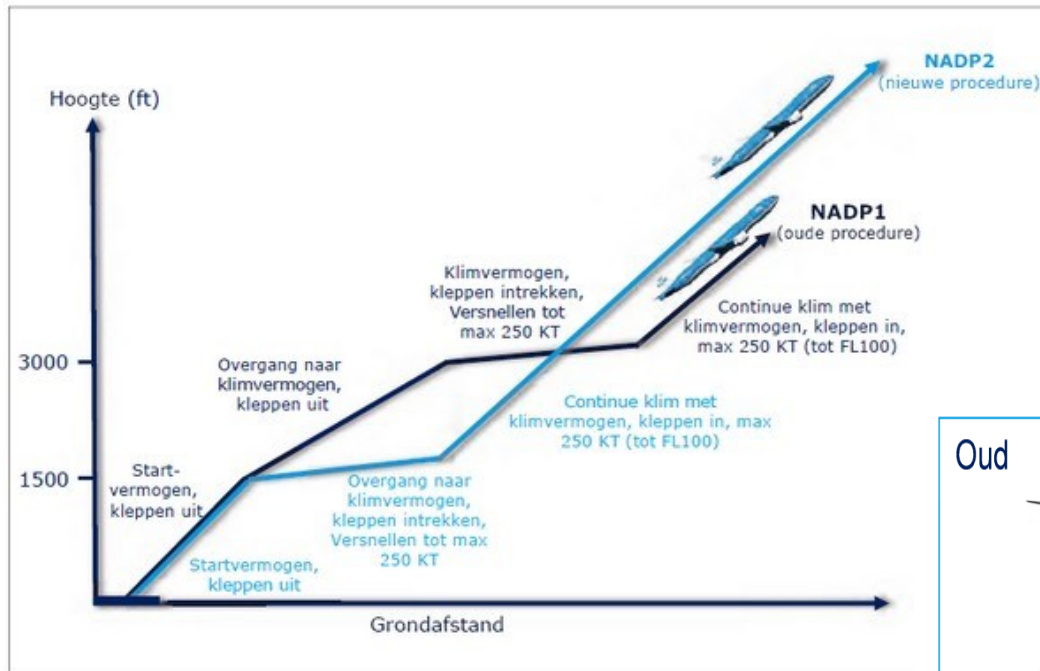
Jaar	Prognose	Werkelijk
2017	55.200	69.700
2016	53.000	57.000
2015	47.000	46.000
2014	41.000	51.000
2013	43.000	38.000
2012	41.000	40.000

= stijging van meer dan 29.000 starts in zes jaar tijd, bijna 75%



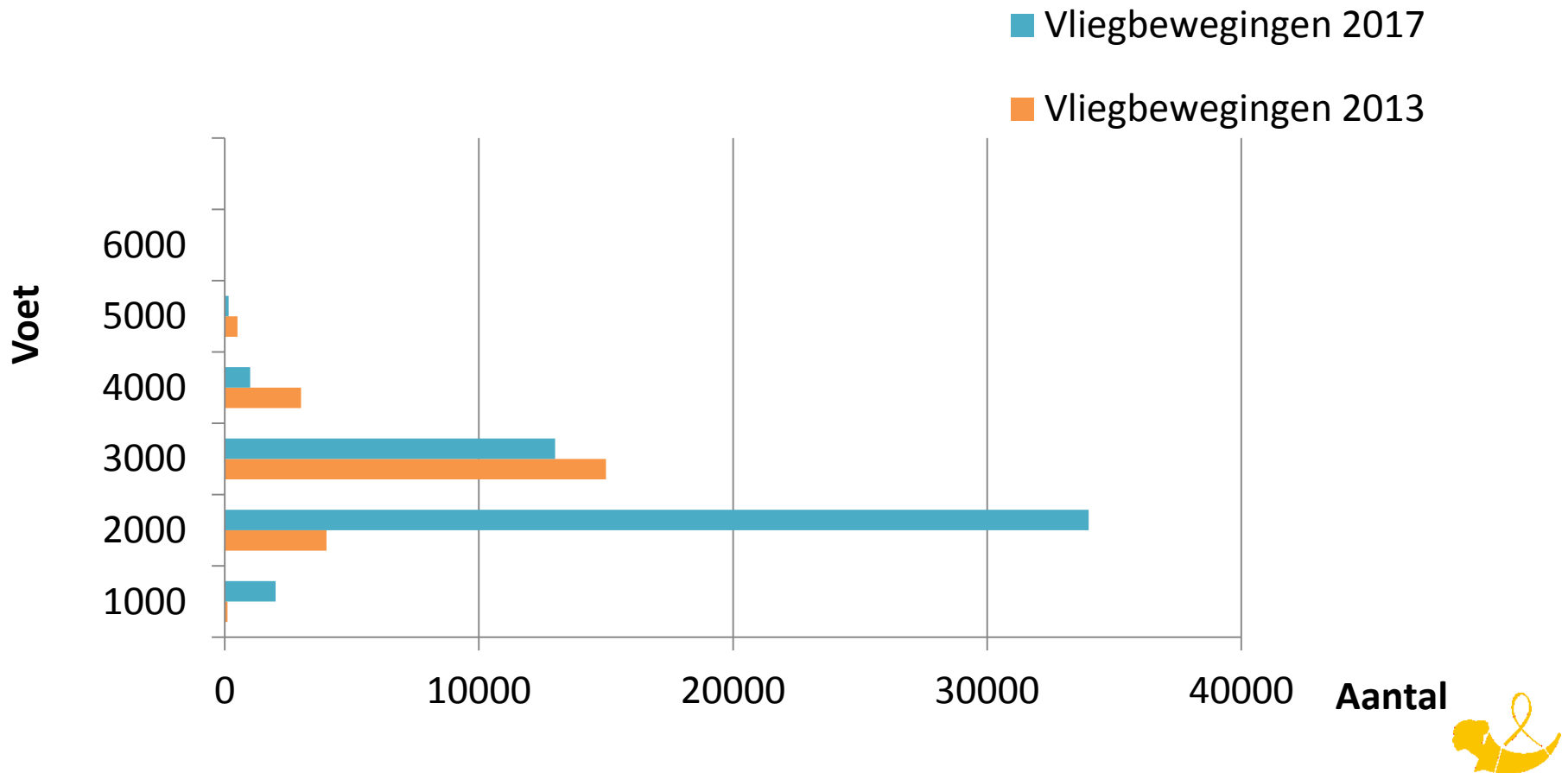
Lager vliegen en draaien boven Legmeer

Vliegtuigen komen lager over door een nieuwe startprocedure. Bovendien maken ze een draai boven de Legmeer waardoor meer geluidsoverlast ontstaat.



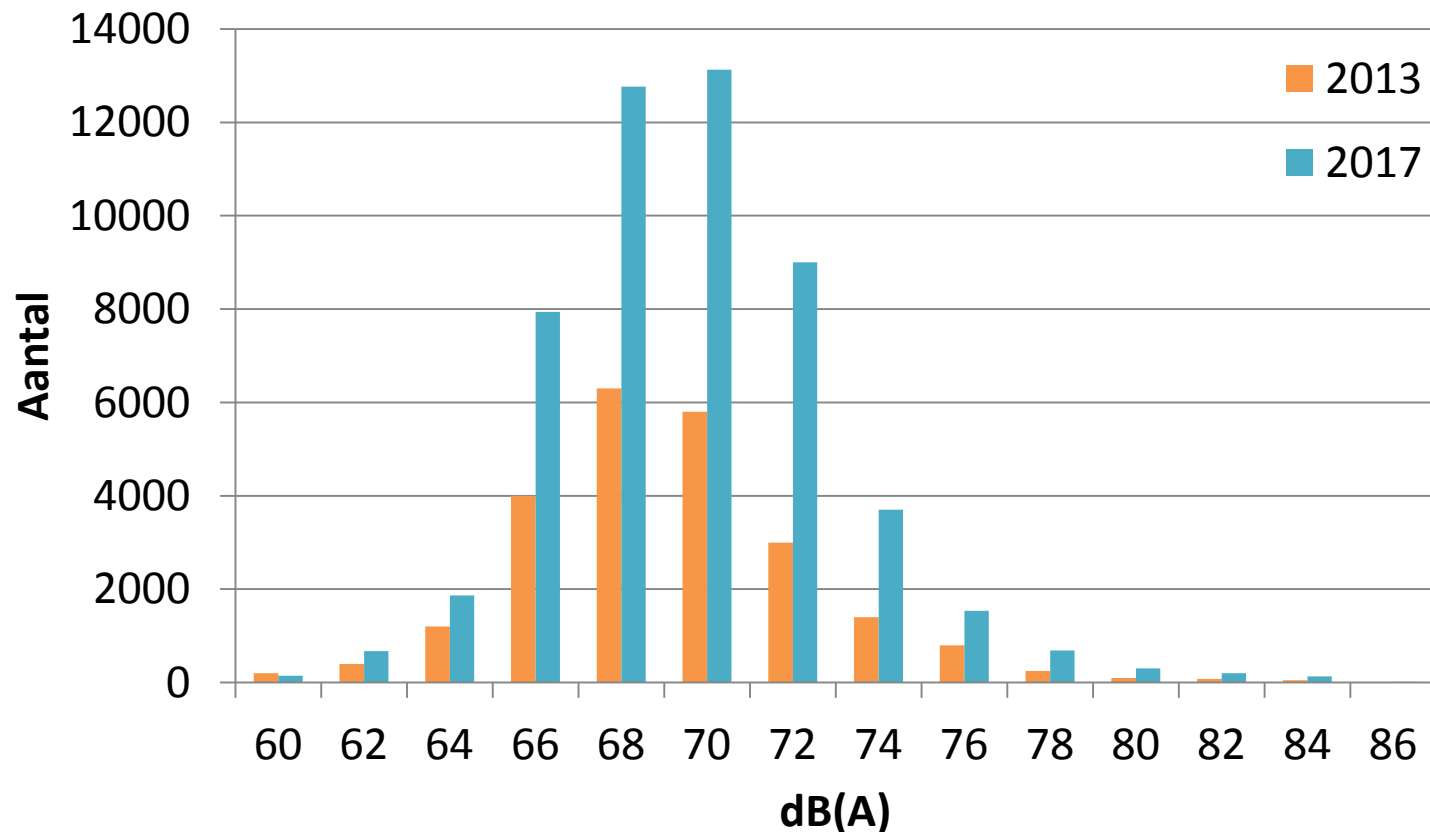
Lager vliegen

Het aantal vliegtuigen dat veel lager vliegt (2000 voet in plaats van 3000 voet) is sterk toegenomen. (bron: NOMOS, meetpunt op Alkwin college)



Lager vliegen

Het aantal vliegbewegingen over Uithoorn met een geluid tussen de 60 en 90 db is sterk toegenomen de afgelopen jaren (bron: NOMOS, meetpunt Alkwin college).



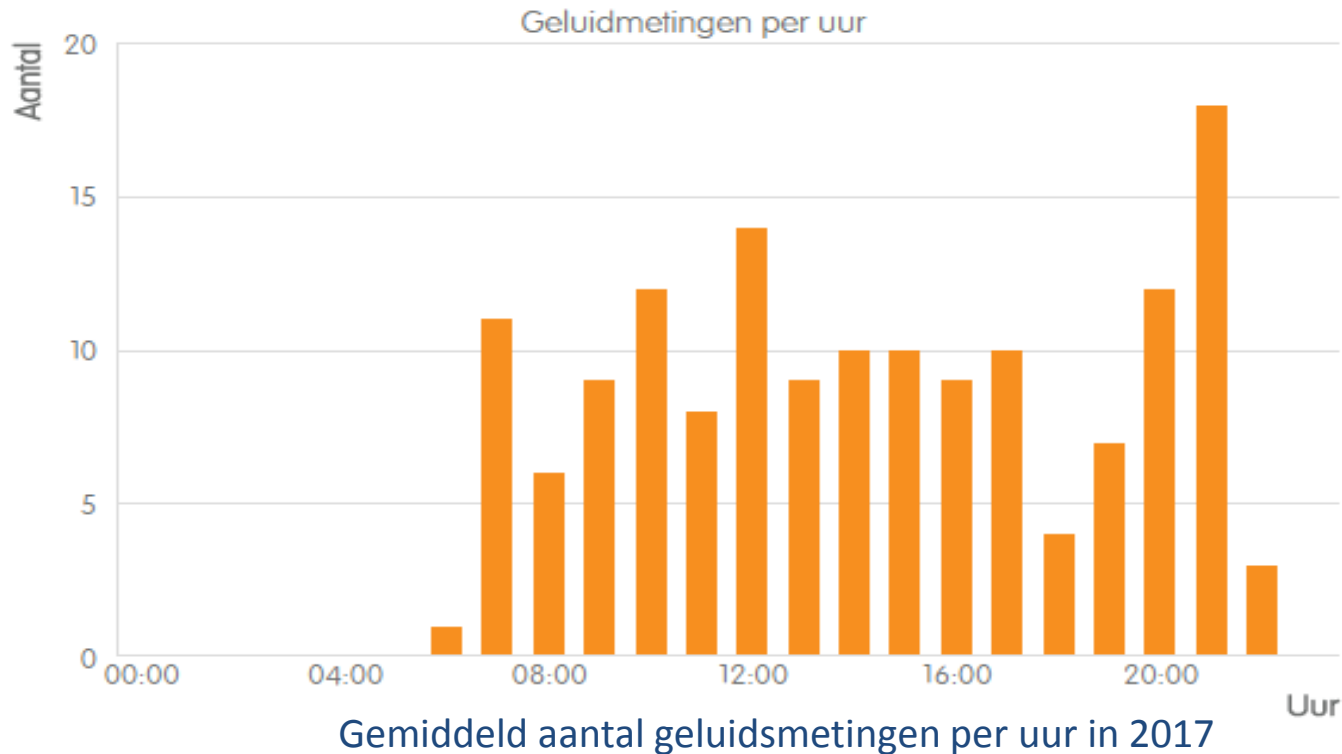
Langere perioden per dag

Ook buiten de pieken is aantal vliegbewegingen sterk toegenomen (bron: NOMOS).

Tot 2014: starts op Aalsmeerbaan v.a. 09.30 uur.

Vanaf 2014: starts op Aalsmeerbaan v.a. 07.00 uur.

Het gevolg is dat er nauwelijks meer momenten van rust zijn.



Preferent baangebruik (1)

De Polderbaan is de baan die voorkeur heeft boven gebruik van de Aalsmeerbaan omdat daar veel minder mensen wonen. Dat wordt preferent baangebruik genoemd.

Hoewel er afspraken zijn gemaakt voor dit preferent baangebruik, zijn er in 2016 meer starts geweest vanaf de Aalsmeerbaan dan vanaf de Polderbaan. In de praktijk wordt de afspraak dus niet nagekomen



Preferent baangebruik (2)

Bij zuidelijke wind wordt er gestart van de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan.

Sinds 2008 groeide het aantal starts van de Aalsmeerbaan sterk, het gebruik van de Kaagbaan (preferente baan) bleef vrijwel gelijk. Verdere groei van het vliegverkeer betekent onvermijdelijk nog meer gebruik van de Aalsmeerbaan.

De "vierde baanregel" bepaalt dat Schiphol maximaal 60 x per dag gelijktijdig een 4e baan mag gebruiken. Schiphol wil graag dat deze regel wordt aangepast.



2. Het Aldersakkoord

In het Aldersakkoord staat dat Schiphol mag groeien naar 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot 2020 op voorwaarde dat de hinder wordt beperkt. Hiervoor zijn destijds verschillende afspraken gemaakt:

- Selectieve groei Schiphol voor mainportgebonden verkeer
- Uitplaatsing van 70.000 niet-mainportgebonden vluchten (vooral vakantievluchten) naar Eindhoven en Lelystad
- Twee jaar durend experiment met een nieuw geluidstelsel, het nieuwe normen en handhavingstelsel (NNHS): preferent vliegen
- Onderzoek naar hinderbeperking

Uithoorn onderschreef het akkoord in de overtuiging dat er goede afspraken waren gemaakt die zouden worden nagekomen.



Onderzoek naar hinderbeperking

Er is in de periode 2008 – 2016 slechts drie maal serieus gekeken naar hinderbeperking in de Zuidoosthoek.

Poging 1: het ‘microklimaat’ Zuidoosthoek (2008 - 2009)

- Een experiment werd uitgevoerd, maar bleek al snel tot weinig resultaat te leiden.

Poging 2: hinderbeperking startend verkeer Aalsmeerbaan (2012)

- Vanwege de gelijkwaardigheid (aantal woningen binnen een geluidscontour) en een verslechtering voor verder gelegen gebieden, heeft dit onderzoek niets opgeleverd.

Poging 3: Het Zuidoosthoekrapport (2015)

- 13 maatregelen voorgesteld: allemaal onwenselijk of onuitvoerbaar verklaard door luchtvaartsector, behalve het verleggen van het routepunt in het noorden van Uithoorn.



De balans verstoord

De balans tussen Schiphol en de omgeving is naar de mening van Uithoorn verstoord. Schiphol is gegroeid, maar van hinderbeperking is nog steeds geen sprake. Wij willen dat gemaakte afspraken in het Aldersakkoord worden nagekomen om de balans weer te herstellen.



3. MER en eigen onderzoek

Voor het nieuwe luchthavenindelingsbesluit is een milieueffectrapportage (MER) nodig die Schiphol moet opstellen.

In september vorig jaar bracht Schiphol een aantal voorlopige resultaten naar buiten die naar de mening van Uithoorn onvolledig waren en niet goed te controleren.

De voormalige staatssecretaris heeft om een extra controle van de MER gevraagd, de verwachting is dat deze in 2018 verschijnt.

Wat Uithoorn betreft moeten de MER-resultaten dan zo snel mogelijk openbaar worden gemaakt, zodat de resultaten voor iedereen inzichtelijk en controleerbaar zijn.



Eigen onderzoek

Uit de conceptplannen blijkt dat sprake is van extra hinder in Uithoorn en De Kwakel als gevolg van het nieuw op te stellen Luchthavenindelingsbesluit.

Daarom doet Uithoorn, op eigen initiatief, onderzoek naar een mogelijke routeverlegging om de hinder te verminderen.

Dat gebeurt met instemming van het ministerie IenW.

Dit onderzoek ligt stil door vertraging uitkomsten MER. De gegevens uit de MER zijn nodig om het onderzoek af te ronden.

Zodra de MER klaar is, vervolgen wij ons onderzoek.



4. Wat vinden wij?

- Uithoorn moet een gezonde en prettige plek blijven om te leven en onze kinderen te laten opgroeien.
- De geluidsoverlast die we van Schiphol ondervinden moet binnen acceptabele grenzen blijven.
- We willen ook in de toekomst woningen kunnen bouwen in al bestaande woongebieden om de leefbaarheid, evenwichtige bevolkingsopbouw en belangrijke voorzieningen te behouden.
- De lasten van Schiphol moeten evenredig verdeeld worden in de regio.
- Groei van Schiphol vóór 2020 is wat ons betreft niet aan de orde. Ook als de geluidhinder aantoonbaar lager is geworden.



Wat moet er gebeuren?

- De afspraken uit het Aldersakkoord moeten nagekomen worden: het kan niet zo zijn dat Schiphol groeit terwijl er nog steeds geen hinderbeperkende maatregelen zijn genomen.
- Dat vraagt om een andere weging van onderzoeksresultaten: leefbaarheid moet een veel belangrijker criterium worden dan nu het geval is.
- Pas als deze afspraken zijn nagekomen is Uithoorn bereid om te praten over verdere groei.
- Bij een toekomstige discussie over groei is het essentieel dat er weer nieuwe afspraken gemaakt worden over hinderbeperking en verdeling van de lasten.



5. Wat doen wij?

- Op de allereerste plaats treden we als gemeenteraad in de gemeente gezamenlijk op. Schiphol heeft zoveel invloed op onze gemeenschap en inwoners, dat we samen een vuist moeten maken om de leefbaarheid in de toekomst te garanderen.
- We hebben een werkgroep Schiphol met vertegenwoordigers van de politieke partijen (raadsleden) en college ingesteld die regelmatig bijeenkomt om nieuwe ontwikkelingen te bespreken en acties voor te bereiden.
- De raads werkgroep is in overleg met de directie van Schiphol om ervoor te zorgen dat die hinderbeperkende maatregelen er nu echt komen. In het laatste gesprek heeft Schiphol laten zien daarvoor open te staan en serieus te kijken naar de mogelijkheden. Zodra daar meer over bekend is, zullen wij dat bekend maken.



Wat doen we nog meer?

- We maken ons hard voor ons eigen onderzoek en houden daarmee de mogelijkheid voor een routeverlegging open.
- We zijn op bestuurlijk en ambtelijk niveau in gesprek met het rijk en de provincie om de belangen van Uithoorn en De Kwakel te behartigen.
- We hebben regelmatig contact met politieke partijen in de Tweede Kamer om de positie van Uithoorn en de onevenredige belasting van de zuidoosthoek onder de aandacht te brengen.
- We zetten ons in om ook via de media aandacht voor onze problematiek te vragen.

