

Minder vluchten, meer rust; Strategie t.a.v. Schiphol, gemeente Uithoorn

April 2023

Inhoud

1. Inleiding
2. Doel
3. Twee parallelle strategieën
 - a. Spoor 1: Realiseren van krimp op korte én lange termijn
 - b. Spoor 2: (ad hoc) maatregelen voor hinderbeperking Uithoorn
4. In te zetten instrumenten voor spoor 1 en 2
5. Stakeholders

1. Inleiding

Gelegen vlakbij Schiphol ervaren de inwoners van Uithoorn voor- en nadelen van de luchtvaart. Uithoorn ziet dat Schiphol belangrijk is voor Nederland en voor (een deel van) onze inwoners en ondernemers. Anderzijds is de overlast in onze gemeente onevenredig zwaar. Na corona is in 2022 de luchtvaart weer gegroeid richting het niveau van voor corona. Na die periode van stilte en rust valt dit veel mensen extra zwaar. De Aalsmeerbaan heeft de groei van het aantal vluchten op Schiphol van de laatste jaren voor corona opgevangen. Het belang van een gezonde leefomgeving en het milieu moeten nu en in de toekomst zwaar meewegen in de afwegingen rond Schiphol. Zo kan de balans worden hersteld tussen de lusten en de lasten.

2. Doel

Het hoofddoel van onze strategie is onveranderd om de balans te creëren tussen Schiphol en haar omgevingen echt werk te maken van een gezondere leefomgeving. Daarbij hebben we ook oog voor de waarde van Schiphol voor onze inwoners en ondernemers. Voor de gemeente en haar inwoners is een vermindering van de hinder en het terugdringen van de uitstoot van schadelijke stoffen pure noodzaak. Wij zien krimp van Schiphol op de korte en lange termijn als enige echte oplossing (motie van mei 2021) om dit doel te realiseren. Het kabinet heeft hier medio 2022 een besluit toegenomen, maar het is nog onduidelijk of dit (op korte termijn) gerealiseerd kan worden en wat de gevolgen daarvan zijn. Recent oordeelde de rechter in het voordeel van KLM en andere luchtvaartmaatschappijen dat het kabinet niet de juiste procedure heeft doorlopen om krimp van Schiphol te realiseren. Het ministerie heeft aangekondigd tegen de uitspraak in hoger beroep te gaan omdat het oordeel niet in belang is van omwonenden van Schiphol. Tegelijkertijd heeft ook Schiphol zelf aangegeven maatregelen te willen nemen om de overlast voor omwonenden te beperken. Zo wil de luchthaven binnen twee jaar een (gedeeltelijke) nachtsluiting en een verbod op privé vliegtuigen. Uithoorn omarmt het streven van Schiphol om meer rekening te houden met de omgeving, maar heeft ook zorgen over de uitwerking van enkele maatregelen.

Inzet ten aanzien van krimp

De inzet van Uithoorn is: de grootste groei heeft plaatsgevonden op de Aalsmeerbaan, dus daar moet als eerste de krimp worden toegepast: de scheefgroei moet hersteld worden. Wij realiseren ons dat krimp ook nodig is voor de preferente banen. Hieruit volgt dat als andere banen ook een vermindering van vluchten moeten krijgen, verdere krimp noodzakelijk is. Een specifiek aantal is niet leidend voor de krimp. We zetten in op (lokale) individuele bescherming en het verkleinen van het gebied van gehinderden. Maar we willen wel dat er een maximum aantal wordt genoemd als onderdeel van de normering, in ieder geval zolang er geen garantie is voor die individuele bescherming voor al onze inwoners. We willen af van de per saldo benadering. In normering moet

naast Lden ook piekbelasting tellen. Aantallen noemen (bijvoorbeeld de scheefgroei in ontwikkeling Kaagbaan en Aalsmeerbaan van de laatste jaren) kan wel helpen als onderbouwing voor onze situatie.

Naast deze noodzaak tot krimp worden continue (wets)voorstellen onderzocht en ingediend die de situatie in Uithoorn raken. Inzet vindt daarom plaats via twee parallelle strategieën.

3. Twee parallelle strategieën

We zien in de strategie twee sporen. De een is onderverdeeld in tussendoelen gericht op krimp: de effecten van krimp naar 440.000, en de verdere krimp of onverhoopte eventuele groei daarna. Het andere spoor is gericht op ad hoc thema's/ maatregelen.

Spoor 1: Realiseren van krimp, op korte én lange termijn

Kernboodschap spoor 1: Krimp is de enige manier om daadwerkelijk tot voldoende vermindering van overlast te komen. De groei van het aantal vliegbewegingen heeft voornamelijk op de Aalsmeerbaan plaats gevonden. Om de scheefgroei van primaire naar secundaire banen te herstellen, moet krimp daar ook als eerste plaatsvinden.

A. Krimp naar 440.000 als voorwaarde voor minder hinder

- Het standpunt dat krimp nodig is voor de gezonde leefkwaliteit, heeft maatschappelijk draagvlak en is een kabinetsbesluit. De basis is er dus. Risico en bedreiging van realisatie ligt in Europese regelgeving en internationale afspraken. Deze maken realisatie moeilijk, dit bewijst ook de recente uitspraak van de rechter. Het is hiervoor zaak om het kabinet te blijven voeden en overtuigen dat krimp noodzakelijk is. Maatschappelijk draagvlak is hiervoor voorwaarde. We moeten ons blijven profileren op deze boodschap en onze partners daarin steunen.

B. Tot 440.000

- Belangrijk is dat de krimp primair wordt ingezet voor een herstel van de scheefgroei van de laatste jaren en daarmee leidt tot een reductie van het aantal vluchten op de Aalsmeerbaan. Bij de sectorpartijen en bij lenW wordt de argumentatie gedeeld dat de grootste groei op de Aalsmeerbaan was en het herstel/ vermindering nu dus ook op de Aalsmeerbaan moet plaats vinden. Het duurt echter nog lang voordat we zover zijn en in de tussentijd zullen ook andere partijen/ bewonersorganisaties van andere banen zich roeren. De conflicterende belangen leiden in de MRS al tot veel discussie. De boodschap en onderbouwing van de inzet dat de grootste groei van de afgelopen jaren op de Aalsmeerbaan nu moet leiden tot het grootste herstel van die scheefgroei moeten we breed verspreiden en blijven herhalen. Gevolg is dat als elders ook vermindering nodig is, dat moet leiden tot meer krimp.
- Door de sector en lenW wordt ook 'de operatie' genoemd die het baangebruik beïnvloedt en tot een beperkt herstel op de Aalsmeerbaan zou kunnen leiden. Voorkomen moet worden dat dit een zelfstandig mantra wordt waarachter partijen zich kunnen verschuilen. In 2013 hebben we dit al eerder gezien toen alle maatregelen voor de Zuidoosthoek werden af gereserveerd wegens gevolgen voor veiligheid en operatie.

C. Als de 440.000 bereikt is

- Strategie voor na de 440.000 is afhankelijk van hoe de situatie dan voor Uithoorn is. Als de overlast acceptabel is, moet de inzet gericht zijn op handhaving om te zorgen dat dat zo blijft.

- Als de situatie nog niet acceptabel is, moet de inzet gericht zijn op verdere krimp. Hierbij moeten ook andere gevolgen (zoals de economische) worden meegewogen, voor onze inwoners, de regio en Nederland.
- De huidige verwachting is dat het ministerie na 5 jaar weer wil inzetten op groei, weliswaar binnen de geluidscontour van 440.000. Voor Uithoorn betekent dit een inzet op garanties dat dit niet gaat leiden tot meer hinder of uitstoot.

Spoor 2: Thema's voor hinderbeperking, doorlopend en ad hoc per gebeurtenis

Waar ontwikkelingen onze standpunten raken reageren we per gebeurtenis. De breed geldende kernboodschap is: Genoeg is genoeg. Uithoorn wordt bovenmatig en onacceptabel zwaar getroffen door de uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast van Schiphol. Elke ontwikkeling op Schiphol moet leiden tot minder hinder voor onze inwoners. Dit gaat onder andere over de volgende standpunten:

- Aalsmeerbaan is een secundaire baan en moet (weer) als zodanig worden gebruikt. We blijven inzetten op NNHS zoals het bedoeld was ter bescherming van de secundaire banen (en nu onvoldoende gebeurt). Krimp is ook daarbij nodig. Krimp is ook nodig voor de preferente banen. We willen ook verdere krimp omdat de preferente banen dan ook ontlast kunnen worden.
- Nachtvluchten: verminderen is een goed streven, maar niet verplaatsen naar de randen van de dag en niet naar de Aalsmeerbaan.
- De rustperiode die nodig is geldt ook voor onze kinderen en hun bedtijd: tussen 20.00 en 7.00 uur zijn er geen vliegbewegingen boven Uithoorn.
- Duurzame connectiviteit: Schiphol inzetten voor bestemmingen die bijdragen aan de economie van de regio.
- Woningbouw moet mogelijk zijn, ook om onze kernen leefbaar te houden.
- Treinreizen voor de korte afstanden: in plaats van vluchten en niet aanvullend.
- Strakker normeren en handhaven.
- Isolatie: voor bewoners die dat willen. Maar leefbaarheid stopt niet bij de gevel. Dat betekent dat de overlast nog steeds moet worden teruggedrongen.
- Route houden: de voorgeschreven vliegroutes volgen.
- De hele baan gebruiken voor start en landing: geen intersectionele starts.
- NADP2 geeft veel meer overlast voor de toch al zwaar getroffen direct omwonenden. NADP1 moet weer de standaard startprocedure worden voor de Aalsmeerbaan.

4. In te zetten instrumenten t.b.v. spoor 1 én 2

Aangezien de gemeente niet het bevoegd gezag is op Schiphol issues, is beïnvloeding ons belangrijkste instrument. Dit kan onder andere door het indienen van zienswijzen, het inbrengen van standpunten in diverse overleggen en gremia of lobbyen in Den Haag. Communicatie en informatie naar onze inwoners zijn ook belangrijke instrumenten. Uit gesprekken met inwoners

blijkt dat, hoewel de overlast er niet direct door vermindert, zij het prettig vinden te weten dat de gemeente veel inspanning op het dossier levert. Een gesprek met de wethouder wordt zeer gewaardeerd. Aangezien overlast ook subjectief is, is dit een relevante factor in het terugdringen van overlast. Draagvlak en acceptatie gaan hierbij deels hand in hand. Waar mogelijk werken we samen met partijen met dezelfde doelstelling. Dat kan een andere gemeente zijn, maar ook de lokale bewonersorganisatie PUSH.

Ten aanzien van lobby en communicatie:

- Maken we gebruik van een duidelijke, korte kernboodschap waarin onze doelen en de onderbouwing daarvan centraal staan.
- Is onze toon in het Schipholdossier genuanceerd maar duidelijk.
- Volgen we de lijn dat we prioriteiten moeten stellen als het gaat om onze inzet, zoals rust in de avond.

Raad(swerkgroep)

- Zichtbaarheid in lokale en landelijke media, bijv. door interviews, persberichten, social media, etc.
- Zichtbaarheid op website gemeente
- Zichtbaarheid/deelname relevante bijeenkomsten
- Contact met Tweede Kamerleden via partijlijn
- Contact en evt. afstemming met bewonersorganisaties

Wethouder Hoekstra

- Deelname aan bestuurlijke overleggen met de regio, het Rijk en de sector
- Zichtbaarheid in lokale en landelijke media, bijv. door interviews, twitter, social media, etc.
- Zichtbaarheid/deelname relevante bijeenkomsten
- Lobby richting Tweede Kamer – bijv. in aanloop naar verkiezingen, commissiedebatten en begrotingsbehandelingen.
- Persoonlijke gesprekken met inwoners en ondernemers

Ambtelijk

- Deelname aan ambtelijke overleggen met de regio, het Rijk en de sector
- Monitoren (politieke) ontwikkelingen en voorbereiden lobby
- Opstellen kernboodschappen, position papers, consultaties, etc.

Gemeente breed

- Reageren op wetsvoorstellen d.m.v. consultaties
- Communicatie over reacties, bijv. via gemeentelijke kanalen en lokale en landelijke media met persberichten.

5. Stakeholders

We kunnen diverse stakeholders definiëren, bijvoorbeeld bewonersorganisaties zoals PUSH/ KCCA, andere gemeenten, de BRS, Tweede Kamerleden, VNO/NCCW, milieuorganisaties, et cetera. Hierbij is in wisselende gradaties en soms op wisselende thema's onderscheid te maken tussen medestanders (of ambassadeurs), twijfelaars en tegenstanders. Inzet is om de samenwerking met medestanders en

twijfelaars te vergroten. Waar nodig en relevant zullen tegenstanders op thema's feitelijk tegemoet worden getreden of worden gekeken waar alsnog een gezamenlijk belang is.

Bijlage *Tabel met aantal vluchten en starts per jaar*

<i>Jaar</i>	<i>Aantal starts op Aalsmeerbaan</i>	<i>Totaal aantal vluchten</i>
<i>2022*</i>	<i>30.525</i>	<i>395.067</i>
<i>2021*</i>	<i>15.834</i>	<i>238.758</i>
<i>2019</i>	<i>62.575</i>	<i>496.827</i>
<i>2018</i>	<i>53.104</i>	<i>499.444</i>
<i>2017</i>	<i>69.732</i>	<i>496.739</i>
<i>2016</i>	<i>56.863</i>	<i>478.864</i>
<i>2015</i>	<i>46.038</i>	<i>450.673</i>
<i>2014</i>	<i>51.856</i>	<i>438.295</i>
<i>2013</i>	<i>36.709</i>	<i>425.565</i>
<i>2012</i>	<i>39.492</i>	<i>423.405</i>
<i>2011</i>	<i>43.613</i>	<i>420.245</i>
<i>2010</i>	<i>29.052</i>	<i>386.316</i>
<i>2009</i>	<i>31.799</i>	<i>391.265</i>
<i>2008</i>	<i>38.239</i>	<i>428.332</i>

*In de jaren 2021 en 2022 zijn de cijfers door corona niet representatief. Jaar 2020 is ook om die reden weggelaten.