



Zaaknummer : 2024-059779
Documentnummer :
Kenmerk :
Bijlagen :
Beh. ambtenaar : M. Vernooij
Telefoonnummer : +31297513111
E-mailadres : gemeente@uithoorn.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Indiening via internet consultatie

Onderwerp
Reactie gemeente Uithoorn op aanvulling balanced approach

Datum
19 juni 2024

Geachte minister Harbers,

Momenteel doorloopt uw ministerie de balanced-approach procedure om geluid in de omgeving van Schiphol terug te dringen. In september 2023 heeft u een maatregelenpakket ingediend bij de Europese Commissie. De vragen van de Europese Commissie en recente ontwikkelingen, zoals de uitspraak in de RBV-rechtszaak waarin de Staat wordt opgedragen om tot een betere balans tussen Schiphol en de omgeving te komen, hebben nu geleid tot een aanvulling op het eerder voorgestelde maatregelenpakket. De gemeente Uithoorn, die al jaren strijdt voor het herstel van de balans tussen Schiphol en haar directe omgeving, wordt direct geraakt door de aangepaste maatregelen. Als deelnemer van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) onderschrijven wij de BRS reactie op de consultatie. Echter, gezien de buitengewoon grote impact van Schiphol op onze gemeente en inwoners, reageren wij bij deze ook aanvullend. De focus ligt hierbij op de onevenredige belasting van de Aalsmeerbaan en daarmee van onze inwoners. Ons standpunt is dat deze scheefgroei met spoed moet worden hersteld. Wij zien in de maatregelen weliswaar een erkenning van de noodzaak voor een correctie op de scheefgroei, maar het is een te beperkte correctie. Met deze zienswijze benadrukken we nogmaals dat de overlast die Uithoorn ervaart beduidend omlaag moet.

Erkenning zwaarbelaste Aalsmeerbaan

De eerste maatregel die ons direct raakt is de vermindering van het gebruik van secundaire banen. U stelt voor om per november 2025 tussen 13:00 en 15:00 uur alleen het 1+1 baangebruik toe te passen, waardoor de secundaire banen minder worden ingezet. Concreet resulteert dit in het uitsluiten van startend en landend vliegverkeer op de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan voor een periode van twee uur. Meermaals zijn wij met u en uw ministerie in overleg geweest over de zware belasting van de Zuidoosthoek en de onevenredige groei op de Aalsmeerbaan. Wij zijn blij dat de erkenning, die tot nu toe altijd uitsluitend met de mond werd beleden, nu ook tot maatregelen leidt waar onze inwoners daadwerkelijk baat bij kunnen hebben. Wij zien dit als een handreiking naar onze zwaarbelaste Zuidoosthoek. Zover het zich nu laat aanzien, is het wel een zeer beperkte correctie. Daarom zien wij dit als een eerste stap in de richting van de hinder-vermindering, waar wij al jaren voor pleiten.

Bij deze maatregel van de middagsluiting hebben wij wel twee belangrijke zorgen die betrekking hebben op het totaal aantal starts op de Aalsmeerbaan en de periode die het betreft.

Totaalaantal starts op de Aalsmeerbaan

Om effect te sorteren moet de maatregel daadwerkelijk tot een beduidend lager aantal startende vliegbewegingen op de Aalsmeerbaan leiden. Kunt u bevestigen dat deze sluiting van twee uur niet elders op de dag of avond tot meer vluchten op de Aalsmeerbaan leidt? Wij houden zorgen over verschuiving van vluchten naar (een ander tijdstip op) de Aalsmeerbaan en hebben deze zorgen helaas nog niet weerlegd zien worden. Dit geldt ook voor het verschuiven van vluchten uit de nacht naar de dag. Waar komen deze slots terecht? Hierbij verwijzen wij naar het door de BRS onderschreven standpunt dat een vermindering van nachtvluchten niet mag leiden tot meer vluchten aan de randen van de nacht of meer vluchten voor de zwaarbelaste gebieden (zoals de Zuidoosthoek). Mondeling is door lenW in een informatiebijeenkomst verteld dat de vermindering in de nacht niet tot verschuiving gaat leiden, maar wij zien dit graag schriftelijk bevestigd. Hierbij is ook relevant wat het ijkpunt is. Een verbetering ten opzichte van 2019 is voor ons onvoldoende verbetering van de scheefgroei. Wij zien het jaar 2019 als piekjaar en in Uithoorn wordt dit ook wel het rampjaar genoemd wat Schiphol-overlast betreft. In de berekening van het verminderen van de geluidbelasting neemt u een aantal van 500.000 per november 2024 als basis.

	2019 (totaal 497.642)	Baseline (totaal 500.000)	Bij 440.000 en 32.000 nacht	Bij 440.000 en 29.000 nacht	Combinatiepakket 470k/27k
Starts Aalsmeerbaan	62.575	63.158	51.431	51.736	55.000
Landingen Aalsmeerbaan	31.158	28.901	23.985	24.121	25.000

**Cijfers uit rapport 'Balanced approach study Schiphol Airport' zijn in bovenstaande tabel samengevoegd met de Kwartaalrapportage Q4 2019 (<https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/pagina/gebruiksprognose-alles-wat-je-maar-wilt-weten/>) plus een aanvulling in de laatste kolom van de cijfers verstrekt door lenW per mail (11 juni 2024).*

Ter vergelijking ziet u in onderstaande tabel de scheefgroei waar wij over spreken en die wij graag hersteld willen zien. Zoals de tabel aantoont is de scheefgroei aanzienlijk. Dit blijkt ook uit de beoordeling van de handhavingpunten in de Experimenteerregeling (realiteit voldoet niet aan de normen) en de nadeelcompensatie. Deze schreefgroei dient hersteld te worden en het gebruik van de Aalsmeerbaan moet dan ook drastisch omlaag.

jaartal	totaal aantal vliegbewegingen	Starts
2008	450.000	starts Kaagbaan 101.288 starts Aalsmeerbaan 38.239
2013	440.000	starts Kaagbaan 74.890 starts Aalsmeerbaan 36.789
2019	497.642	starts Kaagbaan 79.325 starts Aalsmeerbaan 62.575

Op basis van bovenstaande cijfers is duidelijk te zien dat de groei van het aantal vliegbewegingen overwegend op de Aalsmeerbaan heeft plaatsgevonden. Om deze reden is eerder door uw ministerie aangegeven dat de krimp ook (grotendeels) op de Aalsmeerbaan terecht zou komen. In de cijfers zien wij echter dat nog niet de helft van de krimp op de Aalsmeerbaan terecht komt.

U stelt dat met de voorgestelde krimp en dit maatregelenpakket wordt voldaan aan het vooropgestelde doel van beperking van de percentages gehinderden en slaapverstoorden. Dat gaat echter over totaal gemiddelden en komt nauwelijks tegemoet aan het herstel van de scheefgroei. Voor de Aalsmeerbaan gaat het nog steeds over 55.000 starts! Dat is voor ons nog steeds te veel.

Periode sluiting Aalsmeerbaan

Veruit de grootste overlast van vliegverkeer in Uithoorn en De Kwakel ligt in de avondpiek. Wat ons betreft zou de middagsluiting van twee uur dan ook het beste verplaatst kunnen worden naar de avond. Als we kijken naar een overzicht van het aantal starts over het etmaal dan is het overduidelijk dat in de avondpiek veruit de grootste belasting ligt. Tevens is het ons opgevallen dat de eerdere maatregel van een vroege-ochtendsluiting niet meer is opgenomen. Wij zien daarom graag een vergelijking van de effecten van deze keuzes.

Voor bovenstaande zorgen geldt dat alleen een aanzienlijke krimp de enige echte oplossing is om de overlast te verminderen.

De avond is de nacht van onze kinderen

Een andere voorgestelde maatregel betreft de reductie van de capaciteit tot 28.700 vliegtuigbewegingen in de nacht, aangevuld met de inzet van stillere toestellen. Zoals herhaaldelijk aangegeven begrijpen we dat een (gedeeltelijke) nachtsluiting gezien wordt als oplossing voor slaapverstoring. Tegelijkertijd ervaren Uithoorn en de Kwakel minder overlast in de nacht zoals Schiphol die definieert, maar juist grote overlast tijdens de avondpiek tussen 21.00 en 22.00 uur. De avond is de nacht van onze kinderen. Ook uit GGD-onderzoek blijkt dat slaapverstoring al veel eerder optreedt dan het tijdstip dat Schiphol als nacht hanteert. Om slaapverstoring écht te voorkomen dient er niet alleen naar de nacht zoals Schiphol die definieert te worden gekeken, maar ook naar de zwaarste pieken tussen 20.00 en 8.00 uur. Voor onze gemeente is een (gedeeltelijke) nachtsluiting of het terugdringen van het aantal nachtvluchten alleen een oplossing als ook de avondpiek voor Uithoorn en De Kwakel wordt meegenomen.

Tot slot

Als gemeente onder de rook van Schiphol waarderen we dat het demissionaire kabinet werkt aan een nieuwe balans tussen Schiphol en haar omgeving en hierbij specifiek oog heeft voor de zwaarbelaste Zuidoosthoek. Tegelijkertijd maken we ons zorgen om de concrete uitwerking en gevolgen van de voorgestelde maatregelen: gedeeltelijke sluiting van banen of (nachtelijke) perioden mogen geenszins leiden tot een verhoging van het aantal vliegbewegingen op de Aalsmeerbaan op een ander moment van de dag of avond. Wij willen minder vluchten, niet meer. Wij verwachten dat u met de maatregelen gestand doet aan het meermaals geschetste verhaal dat de krimp daar moet plaats vinden waar de scheefgroei heeft plaatsgevonden. Zodat de leefkwaliteit van de omwonenden, bij wie de grens van overlast al jaren geleden bereikt is, recht wordt gedaan.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Uithoorn,

de secretaris,



M. C. Wegewijs

de burgemeester,



P.J. Heiligers