

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

Onderwerp	Datum
Reactie op experimenteerregeling strikt preferentieel baangebruik Schiphol	22 februari 2023

Geachte minister Harbers,

Momenteel bereidt u samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de 'experimenteerregeling strikt preferentieel baangebruik' voor. In het experiment wordt bekeken of de huidige baangebruiksregels voor preferent vliegen uitgevoerd kunnen worden binnen een stelsel met geluidsnormen in handhavingspunten.

Als onderdeel van de BRS onderschrijven wij de betreffende zienswijze. Wegens onze positie als nabij gelegen gemeente maken wij daarnaast van de gelegenheid gebruik om ook zelf te reageren. Schiphol heeft een grote impact op onze gemeente. Voor veel van onze inwoners is het acceptabele geluidsniveau al geruime tijd overschreden. Wij vinden daarom dat elke maatregel en ontwikkeling met betrekking tot Schiphol moet leiden tot het herstellen van de verstoorde balans tussen Schiphol en haar omgeving. Keer op keer wordt de situatie in de Zuidoosthoek erkend als overbelast en wordt gesteld dat speciale aandacht noodzakelijk is. Opnieuw zien wij deze erkenning niet terug in de voorgestelde regeling. Sterker nog, de grenswaarden voor onze handhavingspunten worden verhoogd. Dit is niet uit te leggen: terwijl minder overlast het doel is, wordt er wettelijk meer ruimte voor overlast geboden.

Kabinetsbesluit

Het kabinet heeft in juni 2022 gekozen om met voorrang de geluidsoverlast van Schiphol aan te pakken en tegelijk de economische (hub)functie te behouden. Een van de maatregelen hiertoe is het beëindigen van het zogenaamde anticiperend handhaven van de geluidsnormen. In de experimenteerregeling zijn de grenswaarden in handhavingspunten aangepast om het strikt preferentieel baangebruik, hinderbeperkende maatregelen en veiligheidsmaatregelen te behouden.

Visie Uithoorn op voorgestelde experimenteerregeling

De gemeente Uithoorn omarmt het kabinetsvoornemen om tot een verbetering van de leefomgevingskwaliteit voor omwonenden van Schiphol te komen. Daarbij zijn wij van mening dat de enige maatregel die op korte termijn tot een werkelijke verbetering van onze leefomgeving leidt, de aanzienlijke krimp van het aantal vluchten op Schiphol is. Daarom kijken wij reikhalzend uit naar de uitvoering van het kabinetsvoornemen tot krimp van het aantal vliegbewegingen.

De gemeente Uithoorn deelt de observatie dat door de huidige situatie van anticiperend handhaven, de rechtspositie van omwonenden onvoldoende gewaarborgd is en dat deze zo spoedig mogelijk hersteld moet worden. Echter, het verhogen van grenswaarden op handhavingspunten onder secundaire banen is volstrekt tegengesteld aan de noodzakelijke ontwikkeling naar minder hinder.

Wij maken ons zorgen over met name drie punten:

- a. De regeling is on-uitlegbaar
- b. Legitimering van scheefgroei
- c. Gebrek aan bescherming voor de toekomst

a. On-uitlegbaar: de regeling is niet uit te leggen; al jaren wordt anticiperend gehandhaafd en op het moment dat er wél een juridisch kader komt, worden eerst de normen verhoogd. Het idee dat de verhoging van de normen een verbetering is voor de leefomgeving, is onbegrijpelijk.

b. Legitimering van scheefgroei: het NNHS was bedoeld ter bescherming van de secundaire banen, maar de Aalsmeerbaan heeft desondanks een groot deel van de groei moeten dragen. Ter illustratie, hierbij de inzet op de Aalsmeerbaan (secundaire baan) en de Kaagbaan (primaire baan):

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

In 2019 was de geluidswaarde bij handhavingspunt 25 in Uithoorn 125% van de grenswaarde. Door nu de grenswaarden te verhogen wordt de onterechte scheefgroei van de afgelopen jaren gelegitimeerd, terwijl onze inwoners wachten op herstel van de rust.

c. Gebrek aan bescherming voor de toekomst: de grenswaarden worden bepaald op de prognose van 2023, dat is nog te veel te hoog. Waar blijft de krimp naar 440.000 in die normering? Gaan de grenswaarden bij de vermindering naar 440.000 vluchten weer naar beneden? Het ministerie geeft aan dat de situatie ten opzichte van 2019 voor met name de secundaire banen zal verbeteren. Maar wij vinden 2019 niet de juiste referentie aangezien de overlast toen al veel te hoog was. Minder hinder is voor onze inwoners absoluut noodzakelijk.

Vragen naar aanleiding van de voorgestelde regeling

- Waarom is een deel van de onderbouwing pas halverwege de consultatie beschikbaar gekomen? In de stukken die voorliggen ter consultatie, mist de onderbouwing om te komen tot voorgestelde regeling. Kunt u deze alsnog publiceren?
- Hoe onderbouwt u dat hoewel het NNHS was bedoeld om de secundaire banen te ontzien, nu juist de grenswaarden van handhavingspunten bij secundaire banen veelal worden verhoogd en bij primaire banen verlaagd?
- Waarom is het NNHS niet eerst geëvalueerd? En waarom zijn de uitkomsten van de Quick scan Zuidoosthoek niet meegenomen in de regeling? Deze quick scan was nu juist bedoeld om de effecten van het NNHS voor de zwaarbelaste Zuidoosthoek te onderzoeken en met oplossingen te komen.
- Hoe wordt de experimenteerregeling gemonitord, wanneer is er sprake van een geslaagd experiment?

Uw voornemen om tot een verbetering van de leefomgevingskwaliteit van omwonenden te komen juichen wij toe, maar deze maatregel om normen te verhogen voordat tot handhaven wordt overgegaan is onaanvaardbaar en niet uit te leggen aan onze inwoners. Daarnaast staat het haaks op uw voornemen om de leefkwaliteit te verbeteren. Wij roepen u op om nu echt werk te maken van de gezonde leefkwaliteit van de Zuidoosthoek.

Graag gaan wij hierover verder met u in gesprek.

Hoogachtend, namens College van burgemeester en wethouders van de gemeente Uithoorn



Pieter Heiligers
Burgemeester



Ferry Hoekstra
Wethouder Schipholzaken
Mede namens de Raadswerkgroep Schiphol