

29 juli 2023

Zienswijze op internetconsultatie Vervallen ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan¹


Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking) is in principe voor de opheffing van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan omdat met het huidige aantal vliegtuigbewegingen de omgeving rond Schiphol onleefbaar en ongezond is geworden. Een nieuwe balans tussen de economische voordelen en gezondheidsnadelen moet gevonden worden, zoals aangekondigd in de Hoofdlijnenbrief van het kabinet in juni 2022. Voorkomen moet worden dat een zevende baan (Oostbaan meegenomen) aangelegd zou kunnen worden om verdere groei in de toekomst te kunnen faciliteren. **Het schrappen van deze reservering draagt daartoe bij, maar kan niet als zelfstandig besluit, los van de andere problematiek in de Zuidoosthoek, worden genomen:**

1. Dit besluit moet genomen worden in relatie tot een noodzakelijke aanpassing van de Luchtvaartnota: vermindering van maximaal 800.000 per jaar (hoogste scenario) naar de nu aangekondigde 440.000 per jaar. Het nu al laten vervallen van de ruimtereservering leidt tot onomkeerbare problemen, indien onverhoopt de aangekondigde krimp – om welke reden dan ook – in de toekomst niet of niet helemaal kan doorgaan. Wij wijzen op de uitspraken van de minister dat de sector perspectief moet krijgen dat toekomstige geluidswinst (na het “vastklikken” van de niveaus van hinder en uitstoot op niveaus behorende bij 440.000) deels aan groei van het aantal vtb’s tegemoet moet komen. In dat geval zullen de secundaire banen (met name de Aalsmeerbaan) meer gebruikt moeten worden, waardoor in een kwetsbare omgeving (schoolgaande kinderen, jonge gezinnen) de toch al onleefbare en ongezonde situatie verder zal verslechteren. De inzet van secundaire banen zal ook toenemen, met name in de piekuren in de vroege ochtend en late avond, indien een (gedeeltelijke) nachtsluiting – een van de maatregelen waarnaar Schiphol verwijst - wordt ingevoerd. Hierdoor zal een nog verdere verslechtering optreden in de Zuidoosthoek.
2. In de besluitvorming moet ook worden meegenomen dat de reservering voor de 2^e Kaagbaan aan de omgeving Aalsmeer – Uithoorn altijd in het vooruitzicht gesteld is als mogelijke hinderbeperking, getuige de hieronder weergegeven resultaten van het door To70 uitgevoerde onderzoek:

¹ https://www.internetconsultatie.nl/ruimtereservering_parallelle_kaagbaan/reacties/datum/2

Resultaten

Variant	Hinder				Operationele impact		
	Totaal	Zuidoost	Noordoost	West	Landingen	Starts	2+2
Verlengde Oostbaan	-	+	□	-	----	□ / +	--
Verlengde Oostbaan als startbaan	□	+	□	-	□	□ / +	+
Segregatie	□ / +	+	+	-	Verder onderzoek nodig		
Parallele Kaagbaan	+	+	++	-	□	□ / +	++
... zonder Aalsmeerbaan	+	++++	+	-	--	---	---
... zonder Buitenveldertbaan	++	+	++	□ / -	-	----	----
... als stormbaan	+	++	++	-	□	□ / +	++
Parallele Kaagbaan en 4 ^e NZ-baan	+	+	++	-	□	□ / +	++
... zonder Aalsmeerbaan	+	++++	+	-	-	---	---
... zonder Buitenveldertbaan	++	+	++	□ / -	-	----	----
... zonder beide	++	++++	++	-	----	----	----


Aviation Consultants 20 December 2019 14

Bron: Onderzoek banenstelselvarianten Schiphol, To70, 20 december 2019.

Door de aanleg van de parallelle Kaagbaan zouden niet alleen de geluidoverlast en uitstoot in Aalsmeer en Uithoorn verminderen, ook de veiligheid (nu ernstig onder druk door 40% intersectiestarts) zou verbeteren. Het onderwerp veiligheid wordt ook in de zienswijze van de VNV² benadrukt als groot voordeel voor de aanleg van de parallelle Kaagbaan. Niet voor niets is de Aalsmeerbaan een secundaire baan, vanwege de geringe afstand van de baan tot de eerste woningen en de trieste aanblik van sloopzones in het dorp. PUSH is daarom van mening dat door het schrappen van de ruimtereservering een mogelijke hinderbeperking voor de omwonenden in Aalsmeer en Uithoorn zomaar wordt geschrapt zonder enige compensatie of uitzicht. Dat levert grote teleurstelling op, in een gebied dat toch al weinig vertrouwen heeft in de effectiviteit van overheidsoptreden bij het beschermen van hun leefomgeving tegen de ongebreidelde groei van Schiphol. PUSH adviseert de minister om als tegenwicht een compenserende hinderbeperkende maatregel in het vooruitzicht te stellen aan deze getroffen regio. Daarvoor is meer tijd nodig. Dat is een extra argument om dit besluit niet apart en op dit moment te nemen maar in de context van en met oplossingen voor de inmiddels zeer bekende problematiek in de Zuidoosthoek.

3. Wij geven daarbij ook in overweging dat ten tijde van de reservering voor de parallelle Kaagbaan (2008/2009) het aantal vtb's op de Aalsmeerbaan ca. 60.000 en op de Kaagbaan 148.000 was. In het recordjaar 2019 was de verhouding ten nadele van de secundaire Aalsmeerbaan en ten gunste van de primaire Kaagbaan verschoven naar resp. 94.000 en 118.000. De Aalsmeerbaan heeft de groei naar totaal 500.000 vtb's naar 2019 grotendeels opgevangen. Maar de beloofde hinderbeperking van het

² https://www.internetconsultatie.nl/ruimtereservering_parallelle_kaagbaan/reactie/8057777a-a812-4a29-b023-387f4723f814

Aldersakkoord werd niet geleverd in de Zuidoosthoek. Integendeel. Hinderverzwarende maatregelen zijn op de Aalsmeerbaan genomen, zoals de toename van het gebruik van intersectiestarts (inmiddels 40%, hetgeen 2-5 dB scheelt en extra veiligheidsrisico's dicht bij de baan met zich meebrengt volgens de Onderzoeksraad Voor Veiligheid³) en invoering van de NADP2 procedure in plaats van NADP1 (maatregel die zonder inspraak of consultatie van de omgeving de economische belangen boven die van de omgeving stelt)⁴. De constante overschrijdingen van de grenswaarden in de handhavingpunten 24 (Aalsmeer) en 25 (Uithoorn) in de periode 2013-2019 zijn daarvan het onomstotelijke bewijs. Deze overschrijdingen werden "gedoogd" omdat zij werden veroorzaakt door het preferent vliegen, dat juist bedoeld was om met name de secundaire banen te ontlasten (het zogenaamde Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel NNHS). Dit stelsel heeft niet aan de verwachtingen beantwoord wat betreft de Zuidoosthoek. Dit is onlangs ook door het ministerie in de aangeleverde stukken aan het Gerechtshof van Amsterdam bevestigd (zie geel gemarkeerde passages)⁵. Daarom kan een besluit tot opheffing van deze ruimtereservering niet worden genomen zonder een evaluatie van het NNHS en de implementatie van de in de Quicksan Zuidoosthoek voorgestelde maatregelen.

4. Bovendien zou het nu al opheffen van de ruimtereservering per 1 juli 2024 ertoe leiden dat er op korte termijn woningen worden gebouwd dichtbij de huidige Kaagbaan. Wij hebben begrip voor de noodzaak om meer woningen te bouwen in deze regio. Maar wij zijn tegen het creëren van meer gehinderden rond Schiphol. Daarom moet bij de opheffing van de ruimtereservering de restrictie worden opgelegd dat er in het gebied waar de reservering betrekking op heeft geen enkele woningbouw mag plaatsvinden. Tijdens de openbare I en W informatiesessie op 9 maart jl werd aangegeven dat het LIB daar slechts "een beperkt aantal woningen" toestaat. PUSH vindt dat onvoldoende waarborg en adviseert de minister om te voorkomen dat er GEEN ENKELE gehinderde bijkomt door een extra restrictie op deze ruimte te leggen. PUSH vindt het niet geloofwaardig als de minister aan de ene kant in de Hoofdlijnenbrief zegt naar een nieuwe balans te zoeken, maar aan de andere kant het creëren van extra gehinderden toestaat.

³ <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/12827/start-met-foutieve-startgegevens-boeing-737-800-10-juni-2018>

⁴ Ook recent is nog een hinderverzwarende maatregel genomen door een wijziging in de preferente baancombinatie 3 van regel 1 vanwege de veiligheid en routewijziging. Hierdoor neemt het verkeer op de Aalsmeerbaan verder toe en op de Kaagbaan af. Ook deze hinderverzwarende maatregel is zonder het informeren of betrekken van omwonenden of een advies van de ORS/MRS doorgevoerd.

⁵ "Hoewel de reductie van geluidsoverlast het uitgangspunt (en voor de meeste omwonenden ook het gevolg) is van het NNHS, leidt anticiperend handhaven ertoe dat de rechtspositie van omwonenden op het gebied van geluidshinder al geruime tijd niet goed is gereguleerd. Omwonenden kunnen zich niet beroepen op geluidsnormen die juridisch correct zijn vastgesteld en ook worden gehandhaafd. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft hier eerder aandacht voor gevraagd. Het raakt met name een aantal omwonenden die, in afwijking van de meerderheid, is geconfronteerd met extra geluidsoverlast." Uit: Uitspraak Gerechtshof Amsterdam, 07-07-2023



5. Tenslotte gaan de berekeningen (Nota van Toelichting) uit van een beperkt aantal scenario's. Maar deze kunnen daadwerkelijk anders uitpakken. Het is niet duidelijk wat de impact zou kunnen zijn op de inzet van de secundaire banen indien een toename van vluchten op de Kaagbaan (door toekomstige groei en/of toename aantal gehinderden) ertoe zal leiden dat een nog verdere verschuiving van de hinder naar de secundaire Aalsmeer- en Buitenveldertbaan zal moeten plaatsvinden.

Met vriendelijke groeten,

Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking)

Mirella Visser, voorzitter

www.pushuithoorn.nl

pushuithoorn@gmail.com