

Aan:  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Mw. Drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Uithoorn, 9 juli 2020

**Betreft: Zienswijze Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050**

Excellentie,

PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking (PUSH)<sup>i</sup> heeft met belangstelling kennisgenomen van de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 “Verantwoord vliegen naar 2050”. Wij bieden u hierbij onze aanbevelingen aan.

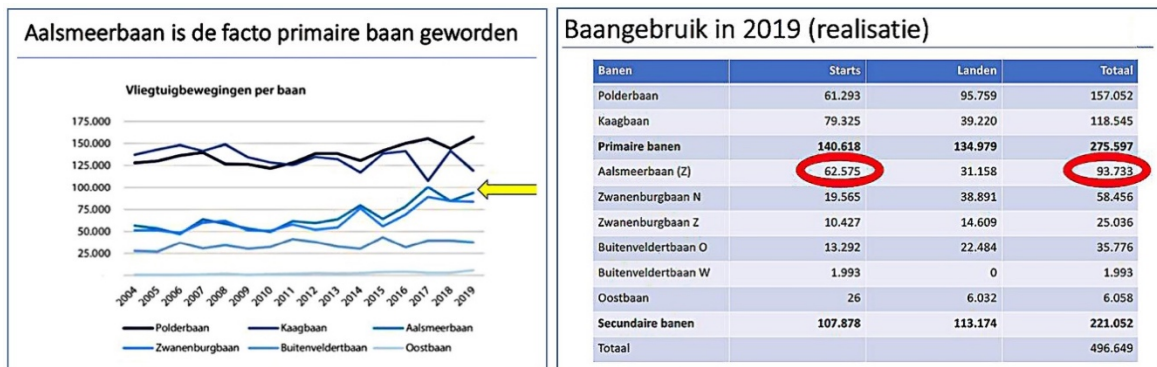
### **1. Banenstelsel**

De woordcombinaties “secundaire baan” of “primaire baan” komen in het geheel niet voor in de ontwerp-nota. Terwijl het systeem van primaire en secundaire banen het hart vormt van de operationele afwikkeling van de aantallen geprognosticeerde vliegbewegingen. Om dichtbevolkte gebieden bij de secundaire banen te ontzien is een complex systeem van regels en uitzonderingen opgetuigd (NNHS). Maar in 2017 was het aantal vtb’s dat op de primaire Kaag- en secundaire Aalsmeerbaan werden afgehandeld nagenoeg gelijk rond de 100K. Bovendien werden er op de Aalsmeerbaan in 2019 zelfs meer startende toestellen afgehandeld dan op de primaire Polderbaan. Ook werd 45% van het totaal aantal vtb’s op de secundaire en 55% op de primaire banen afgehandeld.

*De facto is de secundaire Aalsmeerbaan een primaire baan geworden.*

Dat is nooit de bedoeling geweest van het systeem. Het systeem dient aangepast te worden om de omwonenden rond de secundaire banen de bescherming te geven die zij verdienen. In de ontwerp-nota (pag.71 en 73) wordt slechts verwezen naar een “optimale benutting van het huidige banenstelsel”, zonder specificatie naar primaire en secundaire banen. De bescherming van de omgeving in de dichtstbevolkte gebieden zal verder onder druk komen te staan bij de in de nota geschetste aantallen vtb’s. In de ontwerp- LVN (p. 73) wordt gesteld dat de maximale capaciteit van het huidige banenstelsel op ca. 605.000 – 630.000 vliegtuigbewegingen ligt. Dat is alleen mogelijk als ook de secundaire Aalsmeerbaan de hele

dag en avond onafgebroken wordt gebruikt want daar zal het grootste deel van de groei van ruim 100K extra vtb's naartoe komen (zoals vanaf 2015 het geval is geweest). De bescherming zoals nu geregeld in het systeem van preferentieel baangebruik<sup>ii</sup> werkt niet ter bescherming van de secundaire Aalsmeerbaan en moet aangepast worden.



**Toelichting:**

Alle routes van starts en landingen op de Aalsmeerbaan vinden uitsluitend ten zuiden en oosten van de baan plaats. De Aalsmeerbaan wordt eenzijdig gebruikt. Zowel de starts als de landingen (bijna 100K) komen dus terecht in een heel klein gebied. De afstand van het asfalt van de Aalsmeerbaan tot aan de eerste huizen, (lintbebouwing, Aalsmeerderdijk) die er al meer dan 100 jaar staan, is minder dan 1 km. De afstand van de Aalsmeerbaan tot de huizen op de Aalsmeerderdijk aan de ringvaart is slechts enkele honderden meters (geschat 300) is. En tot de Oosteinderweg ook maar 800 – 900 meter. De gemeentegrens met Uithoorn ligt iets verderop. Dat is de kleinste afstand van alle banen. Bij de eveneens secundaire Zwanenburgbaan worden de vtb's verdeeld ten noorden en zuiden van de baan (NB. dat is aangegeven met N en Z achter de naam, ter verduidelijking). Bovendien worden starts ervaren als ernstiger geluidsoverlast dan landingen, die steeds vaker glijvluchten betreffen.

De discussie in de LVN moet daarom niet alleen gaan over hoeveel luchtvaart Nederland nodig heeft, maar ook over hoeveel luchtvaart Schiphol aankan indien de secundaire banen weer secundair worden, zoals zij waren bedoeld. De uitkomst kan dan niet anders zijn dan dat krimp van het aantal vliegbevingen nodig is, of aanleg van een nieuwe baan (zoals 2e Kaagbaan) of het uitplaatsen van banen naar elders. Maar de uitkomst van die fundamentele discussie kan en mag niet zijn dat de secundaire banen vanaf 2020 definitief als primaire banen zullen worden gebruikt.

**Advies A**

Daarom adviseren wij u om een duidelijke, concrete visie omtrent het gebruik van de secundaire banen op te nemen en daarbij bovenstaande relevante cijfers tot uitgangspunt te nemen.

**2. Hinderbeperking**

Tijdens uw bezoek aan Uithoorn/De Kwakel op 19 augustus 2019 zijn er 7 concrete voorstellen voor hinderbeperking (het Manifest 7-7-7)<sup>iii</sup> aan u aangeboden. Ook hebben wij bij Schiphol (huiskamergesprek met directeur Dick Benschop op 11 februari 2020<sup>iv v</sup>) onze suggesties aangeleverd. Recent is het KCCA Hinderreductieplan<sup>vi</sup> bekendgemaakt. Helaas vinden wij niets hiervan terug in de ontwerp-Luchtvaartnota.

### **Advies B**

**Wij bevelen u aan alle genoemde voorstellen nogmaals in beschouwing te nemen en te verwerken in uw definitieve Luchtvaartnota.**

### **3. “Groeiverdienmodel”**

In de ontwerp-nota wordt opnieuw het ‘**groeiverdienmodel**’ als leidraad genomen. Toenmalig voorzitter van de ORS Hans Alders benoemde het klip en klaar in zijn eindadvies: bewoners merken het niet als een toestel een paar dB minder geluid produceert. Maar ze merken het wel als er daardoor nog meer vliegtuigen over hun daken komen, waardoor rustmomenten op de dag verleden tijd zijn (de “Alders-paradox”). In de ontwerp-nota ontbreekt informatie over op welke manier recht zal worden gedaan aan dit essentiële inzicht en hoe de bescherming van burgers in de toekomst gestalte zal worden gegeven. Er wordt gekozen voor groei terwijl de randvoorwaarden nog niet zijn gedefinieerd. In de PlanMER wordt ervan uitgegaan dat stillere vliegtuigen voor minder hinder zullen zorgen; 1% geluidsreductie zou groeiruimte opleveren van 1%. Niet alleen is 1% geluidsreductie voor het menselijke gehoor niet waarneembaar, het zegt niets over het piekniveau. Maar bewoners zullen wel merken dat er meer vliegtuigen zullen overvliegen, waardoor per saldo de hinder toeneemt. Dat betekent dat de leefbaarheid in de Zuidoosthoek verder onder druk zal komen te staan. Omdat populair gezegd ‘de primaire banen al vol gevlogen zijn’ zal deze nieuwe groei op de secundaire banen terechtkomen, waardoor deze nog intensiever gebruikt worden dan nu.

### **Advies C**

**Wij bevelen u aan om deze problematiek van de “Alders-paradox” te erkennen en met concrete oplossingen te komen ter bescherming van de omgeving van de secundaire banen.**

### **Advies D**

**Bovendien bevelen wij aan om een onderzoek uit te voeren naar een krimpscenario voor de luchtvaart in het algemeen en Schiphol in het bijzonder op basis van de actuele ontwikkelingen. Eerder onderzoek toont aan dat een aantal van ca. 400.000 vtb’s voldoende ruimte biedt voor het instandhouden van de noodzakelijke netwerkqualiteit op Schiphol.**

### **4. Oude afspraken**

Bovendien is onduidelijk hoe er met de huidige knelpunten, de niet-nagekomen hinderbeperkingsafspraken onder het Alders-akkoord, wordt omgegaan. Daarbij bestaat het gevaar dat de sector zijn blik op de toekomst richt en afspraken uit het verleden ongehinderd naast zich neer zal leggen.

### **Advies E**

**Wij bevelen u aan om hierover specifieke, meetbare, acceptabele, realistische en tijdgebonden (SMART) afspraken met de sector te maken als voorwaarde voor het terug-**

groeien naar een niveau van ca. 400.000 vtb's dat volgens onderzoek meer dan voldoende is om de netwerkkwaliteit op peil te houden (na Corona).

## 5. Afschaffing nachtvluchten

Tot onze grote verbazing wordt in de ontwerp-LVN de mogelijke algehele afschaffing van nachtvluchten besproken. Hierbij willen wij u het volgende onder de aandacht brengen. Onder de huidige afspraken gaat het terugdringen van nachtvluchten gepaard met het ontstaan van ruimte voor extra dagvluchten (in de verhouding van een nachtvlucht minder tegen 10 dagvluchten meer). Indien deze regeling niet wordt aangepast zullen de extra vluchten die ontstaan door afschaffing van nachtvluchten vooral weer op de secundaire Aalsmeerbaan terecht komen. Ook zullen maatschappijen naar verwachting een deel van deze vluchten naar de randen van de dag en avond verschuiven, waardoor de piekbelasting groter wordt en vaker de Aalsmeerbaan ingezet moet worden in de vroege ochtend en late avond. Vreemd genoeg is de afschaffing van nachtvluchten een nieuwe hinderbeperkende maatregel die niet in het Alders-akkoord voorkwam. In het Alders-akkoord werd afgesproken dat het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 29.000 moest worden afgebouwd. In 2019 werden er 30.100 nachtvluchten uitgevoerd, dus de sector is op weg naar de afgesproken 29.000. Er liggen nog hinderbeperkende maatregelen uit het Alders-akkoord voor de secundaire banen die nog steeds niet zijn nagekomen. Wij vinden dat deze eerst moeten worden nagekomen voordat een nieuwe maatregel van afschaffen van alle nachtvluchten ten gunste van de primaire banen wordt ingevoerd. Daarom zijn wij alleen voor afschaffing van de nachtvluchten indien de bescherming van onze omgeving gewaarborgd wordt, het niet tot extra vluchten op de Aalsmeerbaan leidt en eerst de achterstallige hinderbeperking wordt uitgevoerd.

### Advies F

**Wij bevelen u aan om in de definitieve LVN het nakomen van achterstallige hinderbeperkingsmaatregelen ten behoeve van bescherming van het leefgebied rond de secundaire banen te prioriteren. Bovendien bevelen wij aan de in het Alders-akkoord afgesproken afname van nachtvluchten tot 29.000 aan de volgende strikte voorwaarden te verbinden: geen extra groeiruimte in dagvluchten, geen verschuiving van nachtvluchten naar de randen van de dag en geen toename van vluchten op de secundaire banen.**

Wij wensen u veel wijsheid bij het maken van de fundamentele keuzes in de definitieve LVN en spreken de hoop uit dat onze aanbevelingen ertoe leiden dat die fundamentele keuzes worden gemaakt met inachtneming van de noodzakelijke bescherming van de leefomgeving in het zwaarst getroffen gebied, de Zuidoosthoek.

Met vriendelijke groeten,  
Namens PUSH,  
Mirella Visser

Informatie over PUSH:

[pushuithoorn@gmail.com](mailto:pushuithoorn@gmail.com)

[www.pushuithoorn.nl](http://www.pushuithoorn.nl)

06 - 2012 7511

---

<sup>i</sup> [www.pushuithoorn.nl](http://www.pushuithoorn.nl)

<sup>ii</sup> In 2019 werd de 5e preferentie (Aalsmeerbaan als primaire baan inzetten) in bijna 20% gebruikt en de 3e en 4e preferenties aanzienlijk minder (resp. 4 en 8%).

<sup>iii</sup> [https://fc35d1b8-167d-416d-988a-](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_7f56e2d2c7954c8bbf03343c91b9a797.pdf)

[b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa\\_7f56e2d2c7954c8bbf03343c91b9a797.pdf](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_7f56e2d2c7954c8bbf03343c91b9a797.pdf)

<sup>iv</sup> [https://fc35d1b8-167d-416d-988a-](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_f1a355595ec94950b33d0c6288b24b90.pdf)

[b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa\\_f1a355595ec94950b33d0c6288b24b90.pdf](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_f1a355595ec94950b33d0c6288b24b90.pdf)

<sup>v</sup> [https://fc35d1b8-167d-416d-988a-](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_311a880ed7da4a82a95e5d4e1d25829b.pdf)

[b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa\\_311a880ed7da4a82a95e5d4e1d25829b.pdf](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_311a880ed7da4a82a95e5d4e1d25829b.pdf)

<sup>vi</sup> [https://fc35d1b8-167d-416d-988a-](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_fc75b4cd5aa2409da7e8407fb3481bab.pdf)

[b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa\\_fc75b4cd5aa2409da7e8407fb3481bab.pdf](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_fc75b4cd5aa2409da7e8407fb3481bab.pdf)