

POSITION PAPER SCHIPHOL --- GEMEENTE AMSTELVEEN



Amstelveen, mei 2019



Voorwoord

Ruim 100 jaar geleden is in de buurt van het toenmalige Fort Schiphol een vliegveld aangelegd. Niemand heeft kunnen vermoeden dat het vliegverkeer na de Tweede Wereldoorlog zo'n hoge vlucht zou nemen. De luchthaven Schiphol ligt inmiddels in het meest verstedelijkte gebied van ons land.

Door de sterke groei van het aantal vluchten op Schiphol raakt de balans tussen lusten en lasten in Amstelveen uit beeld. Er is een nieuw vergezicht nodig voor de volgende 100 jaar. Dat is belangrijk voor de toekomst van de luchtvaart als motor van onze economie én voor de leefbaarheid van gemeenten rondom Schiphol. Dat vraagt leiderschap, ook op landelijk niveau. Vanuit Amstelveen pleiten wij voor de aanleg van een vliegveld in zee. Dat is op lange termijn de enige manier om de balans tussen leefbaarheid en werkgelegenheid vanuit de luchtvaart voor Amstelveen en de regiogemeenten te herstellen. Verplaatsing van een deel van de luchtvaart naar zee biedt kansen voor de ruimtelijke ontwikkeling van onze regio.

Het vastlopen van het regionale overleg over de groei van Schiphol laat zien dat de tijd van polderen voorbij is. Het dagelijks woongenot in delen van de stad is verstoord door het toenemend vliegverkeer. Vooral de vluchten in de nacht zijn een bedreiging voor de gezondheid van veel Amstelveners. Op korte termijn zijn maatregelen nodig die de geluidsoverlast van laagvliegende vliegtuigen terugdringen. Ook de veiligheid, luchtkwaliteit en behoud van werkgelegenheid vanuit de luchtvaartsector hebben onze bijzondere aandacht. Groei van Schiphol is voor Amstelveen geen onderwerp van gesprek vóórdat beleid om die overlast tegen te gaan heeft geresulteerd in daadwerkelijke maatregelen. Wij gaan daarover rechtstreeks in overleg met Schiphol, politieke partijen in de Tweede Kamer en het ministerie in Den Haag. Daarbij zoeken wij bondgenoten in de regio als die onze belangen ondersteunen.

Herbert Raat
Wethouder Schiphol



Aanleiding

In het coalitieakkoord 2018 -2022 'Een zekere en stabiele toekomst voor Amstelveen - daadkrachtig, betrokken en sociaal' is over Schiphol de volgende passage opgenomen:

Verantwoorde ontwikkeling van Schiphol

Schiphol is economisch en qua werkgelegenheid van groot belang voor Amstelveen. Economie en leefbaarheid moeten wel gelijk op gaan. Eventuele groei van Schiphol kan alleen in balans met maatregelen waarbij aantoonbaar is dat de overlast door geluid en luchtvervuiling niet toeneemt.

We willen de Amstelveense stem herkenbaar door laten klinken aan de tafels waar wordt besloten over het gebruik van banen en groei van Schiphol. Het aantal vluchten nadert de overeengekomen 500.000 in rap tempo. De toenemende druk op Schiphol zou verdeeld moeten worden over verschillende vliegvelden in het land. Bij het gebruik van de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan is naleving van de gemaakte afspraken over preferent baangebruik cruciaal. Bovenal is waarborging van de veiligheid van Amstelveners randvoorwaarde voor de ontwikkeling van Schiphol in de toekomst.

De ontwikkelingen in het Schipholdossier volgen elkaar snel op. Eind januari 2019 bleek dat de Omgevingsraad Schiphol (ORS) er niet in is geslaagd tot een gezamenlijk advies te komen aan de minister over de ontwikkeling van Schiphol. De voorzitter van de ORS heeft aan de minister verslag gedaan van het verloop van het overleg en op eigen gezag een aantal voorstellen voor de ontwikkeling van Schiphol gedaan. Daarmee heeft hij zijn rol als voorzitter beëindigd. Een belangrijke aanleiding voor het vastlopen van de onderhandeling was het bericht vanuit Europa aan de Nederlandse regering dat vliegveld Lelystad niet uitsluitend als 'zevende baan' van Schiphol in gebruik mag. Ook vliegmaatschappijen die nu niet op Schiphol vliegen moeten toegang kunnen krijgen tot vliegveld Lelystad. Dat verheft ook de maatschappelijke discussie in een groot deel van het land over de vraag of groei van de luchtvaart in Nederland wenselijk en mogelijk is. Dit jaar wordt de governance rond het Schipholdossier geëvalueerd. Ook verwachten we een nieuwe luchtvaartnota van het rijk.

In al deze ontwikkelingen is Amstelveen belanghebbende. Uitgaande van de weergegeven koers in het coalitieakkoord zullen wij de komende jaren in de ontwikkelingen rond Schiphol de volgende positie innemen.



1. Lasten en lusten korte termijn: inzet Schipholagenda Amstelveen

Zonder Schiphol en de KLM zou Amstelveen niet zijn wat het nu is. Schiphol is van groot belang voor de internationale concurrentiepositie van Nederland en dat straalt uit naar de vitaliteit van onze lokale economie. Vanzelfsprekend willen wij de lokale werkgelegenheid die samenhangt met de luchtvaartsector behouden. Ook het waarborgen van de veiligheid en gezondheid van Amstelveners heeft onze voortdurende aandacht. Het RIVM voert een vijfjarig onderzoek uit naar de effecten van ultrafijnstof op de gezondheid van inwoners in de regio rond Schiphol. Wij houden de voortgang van dat onderzoek in de gaten, de resultaten komen over drie jaar. Op basis van de uitkomsten van dat onderzoek zullen wij de balans opmaken en onze positie daarin bepalen in het belang van de gezondheid van Amstelveners.

Amstelveen continueert de inzet op behoud van de veiligheid, gezondheid en van de lokale werkgelegenheid die samenhangt met de luchtvaartsector.

De afgelopen jaren is het aantal vluchten snel gegroeid: het afgesproken maximum van 500.000 is in 2018 nagenoeg gehaald. De overlast voor inwoners is de laatste jaren aanzienlijk toegenomen. Dat blijkt uit het groeiend aantal klachten bij BAS (Bewoners Aanspreekpunt Schiphol). Dat merken wij ook doordat inwoners steeds meer contact zoeken met ons met klachten over geluidsoverlast of om hun zorgen over gezondheidsrisico's te uiten. De balans tussen lusten en lasten raakt uit beeld.

In de Bestuurlijke regie Schiphol (BRS) werken alle lokale en provinciale overheden in de regio rond Schiphol samen. De BRS stelt dat eerst een aantal fundamentele vragen rond de luchtvaart om een antwoord vragen voordat sprake kan zijn van een discussie over de verdere ontwikkeling van Schiphol (zie paragraaf 3). De gemeente Amstelveen ondersteunt dat standpunt van de BRS.

In samenwerking met andere overheden in de regio zetten wij ons in voor vermindering van de overlast voor inwoners van Amstelveen vóórdat wij het gesprek aangaan over toename van het aantal vluchten. Het overleg met stakeholders rond Schiphol dient allereerst over beperking van overlast te gaan. We verwachten van Schiphol maatregelen die de hinder voor Amstelveners beperken.

Er is veel onenigheid over de manier waarop de overlast bepaald wordt: er zijn rekenmethodes, de uitkomsten daarvan liggen soms ver af van de registratie vanuit meetpunten. Wij willen ons niet verliezen in discussies over cijfers. We sluiten aan bij het overleg over nieuwe normen voor overlast. Dat is een ingewikkeld onderwerp, omdat overlast voor een deel subjectief is: geluidsbelasting en hinderbeleving zijn voor veel mensen niet identiek. Het is daarnaast van belang dat de uitkomsten van reken- en meetmethoden minder van elkaar gaan verschillen.

Onze inzet voor vermindering van de overlast voor Amstelveners betekent dat onze aandacht uitgaat naar het gebruik van de Buitenveldertbaan, de Aalsmeerbaan, het gebruik van de 'vierde baan' en naar het vliegen in de nacht. Daarnaast willen wij de effecten van de huidige startprocedure evalueren en onderzoek naar manieren van baanonderhoud waarbij de overlast vermindert.

1a: Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan

Sinds de opening van de Polderbaan in 2002 is het gebruik van de Buitenveldertbaan sterk verminderd. De Buitenveldertbaan kent een laag-preferentieel gebruik maar zal altijd nodig blijven vanwege de oost-westligging. Het gebruik ligt inmiddels fors hoger (ca. 40.000 vluchten per jaar) dan destijds geprognostiseerd: het gebruik is inmiddels ca. 40.000 vluchten per jaar in plaats van de overeengekomen 30.000. Hierdoor is het vertrouwen van in-



woners in de gemaakte afspraken aangetast. Eén van de mogelijkheden voor vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan is het parallel starten vanaf Polderbaan en Zwanenburgbaan. Bij goed zicht gebeurt dat al. Wij willen dat onderzocht wordt wanneer dat ook bij minder goed zicht veilig kan.

Ook voor de Aalsmeerbaan geldt dat het gebruik en daarmee de overlast voor Amstelveeners is toegenomen. We willen het baangebruik én de vliegroutes vlak vóór landing en na de start vanaf deze banen evalueren en mogelijkheden inventariseren om tot beperking van overlast te komen.

1b: Gebruik van de 'vierde baan'

Wij ondersteunen ook het standpunt van de BRS dat naleving van de afspraken rond het beperkte gebruik van de 'vierde baan' belangrijk is om de overlast terug te dringen. Onderzocht zou kunnen worden of de vliegtijden van vluchten nauwkeuriger kunnen worden bepaald, zodat vliegtuigen vaker op schematijd op Schiphol aankomen en/of kunnen vertrekken. Nu komen bijvoorbeeld intercontinentale vluchten door wind mee onderweg vaak vroeger op Schiphol aan dan hun schematijd, waardoor de verkeersleiding ineens veel vliegtuigen tegelijk te verwerken krijgt en vier banen tegelijk inzet.

1c: Nachtvluchten

Met de luchtvaartsector is een regeling voor nachtvluchten tussen 23.00 uur 's avonds en 7.00 uur 's ochtends overeengekomen. Doordat de sector voor het realiseren van de groei van het vliegverkeer vooral de randen van de nacht opzoekt neemt de ervaren overlast van inwoners rond Schiphol toe. Het economisch belang van nachtvluchten weegt niet meer op tegen de mate waarin nachtvluchten de nachtrust van veel Amstelveeners verstoren. Dat is voor alle inwoners van belang. Wij zijn met name verontrust over de verstoorde nachtrust van kinderen: zij moeten uitgerust op school kunnen zitten.

Wanneer de Polderbaan buiten gebruik is wordt voor nachtvluchten soms de Kaagbaan voor nachtvluchten in oostelijke richting ingezet, omdat voor het gebruik van de Zwanenburgbaan in de nacht toestemming moet worden aangevraagd bij het ministerie. Het duurt vaak weken voordat die ontheffing wordt verleend. Daarom is de Kaagbaan vooral in geval van spoedreparaties aan de Polderbaan een eerste alternatief. Het college bepleit onderzoek naar aanpassing van de regelgeving voor dergelijke situaties, zodat in zo'n situatie zonder ontheffingsprocedure de Zwanenburgbaan ingezet kan worden. Dit kan leiden tot vermindering van overlast voor inwoners van de regio.

1d: Onderzoek vermindering overlast baanonderhoud

Wij denken dat een onderzoek naar de manier van baanonderhoud die het minste overlast geeft tot effectievere manieren van onderhoud kan leiden. Bij zo'n onderzoek kan gekeken worden naar onderhoud 's nachts, zoals dat elders in de wereld gebeurt. Banen blijven dan overdag beschikbaar. Te denken valt ook aan nieuwe technieken. Zo werkt Schiphol al aan nieuw asfalt, dat in één laag kan worden aangebracht in plaats van twee, zodat maar één keer geasfalteerd hoeft te worden. Dat kan mogelijk leiden tot kortere onderhoudsperiodes.

1e: Startprocedure

In 2014 is een brandstofbesparende startprocedure ingevoerd (NADP2, Noise Abatement Departure Procedure). Dit houdt in dat vliegtuigen op een lagere vlieghoogte (1500 meter) eerst versnellen en daarna pas verder stijgen. Deze startprocedure zou gunstig zijn voor geluidhinder. Dat gunstige effect staat inmiddels zeer ter discussie. Wij verwachten dat door wijziging van de gebruikte startprocedure voor Amstelveen veel winst is te behalen in de gewenste reductie van geluidhinder.



Wij zetten in op vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan, de Aalsmeerbaan en op daling van het aantal nachtvluchten. Naleving van de afspraken over het beperkte gebruik van de vierde baan is onverminderd van belang. Ook willen we inzicht in het effect van de gebruikte startprocedure op geluidsoverlast voor Amstelveners. Onderzoek naar de meest effectieve manier van baanonderhoud kan tot minder overlast bij baanonderhoud leiden.

2. Inzet lange termijn

De groei van de luchtvaart is niet te keren. Tegelijkertijd is de grens van groei op Schiphol bereikt. Daarom is op lange termijn een alternatief nodig om de groei van het vliegverkeer een plek te geven. Vliegveld Lelystad is een alternatief en moet zo snel mogelijk open. Het is niet acceptabel dat onze regio alle lasten van het groeiende vliegverkeer draagt.

Rond Lelystad wonen eveneens veel mensen, de capaciteit van vliegveld Lelystad is met één baan beperkt. Daarom is een luchthaven in zee op lange termijn onontkoombaar. Wij pleiten voor aanleg van een luchthaven in zee om de balans tussen economische lusten en lasten voor het leefklimaat in onze regio te herstellen. Dat kan alleen als de groei van de luchtvaart op een nieuw aan te leggen vliegveld in zee plaats vindt. Daardoor kan het aantal vluchten op Schiphol dalen en daarmee de druk op de leefomgeving van Schiphol verminderen. Ook is dit in het belang van de veiligheid en gezondheid van Amstelveners.

De enige optie voor de groeiende luchtvaart op lange termijn is aanleg van een vliegveld in zee. Dat is in het belang van de veiligheid en het leefklimaat van Amstelveners. Wij dragen deze visie uit in politiek Den Haag, binnen de regio en in de media.



3. Strategie Schipholagenda Amstelveen

Om onze inzet voor deze bestuursperiode tot een succes te maken werken wij samen met verschillende partners in de regio. Daarbij is onze strategie dat we per onderwerp die bondgenoten kiezen, die onze belangen in dat onderwerp delen. Ook leggen we het Amstelveense belang neer op tafels, waar de besluiten vallen: bij politieke partijen in de Tweede kamer, op het ministerie in Den Haag. Dat betekent dat we als volgt te werk gaan.

3a: samenwerking met Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)

Eind november 2018 is de Milieueffectrapportage (MER) Schiphol naar buiten gekomen. De BRS is in reactie op de MER vanuit een gezamenlijke inzet in overleg gegaan met het rijk over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. Kernpunten in de opstelling van de BRS zijn:

- We gaan niet in overleg over groei van Schiphol voordat het nieuwe normen- en handhavingssysteem juridisch is geborgd in een Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en een Luchthavenindelingsbesluit (LIB).
- Er spelen de volgende fundamentele vraagstukken rond de luchtvaart die om een antwoord vragen:
 - de noodzakelijke CO₂-reductie in de luchtvaart;
 - veiligheid;
 - selectiviteit van Schiphol in relatie tot opening van Lelystad;
 - herindeling luchtruim;
 - gezondheid: lange termijneffecten, onderzoek naar effecten van ultrafijnstof;
 - geluidhinder: nachtvluchten, 'vierde baangebruik'.
- In het gewijzigde LIB zijn de geluidscontouren opnieuw vastgesteld. Ook in Amstelveen staan woningen die niet geïsoleerd zijn en waarvan de inwoners wel geluidsoverlast ervaren. Het is noodzakelijk na te gaan of eigenaren van niet geïsoleerde woningen binnen de nieuwe contouren aanspraak kunnen maken op isolerende maatregelen.

De BRS stelt dat landelijk beleid rond deze vraagstukken nodig is voordat een discussie over de verder ontwikkeling van Schiphol aan de orde is. Dit beleid dient vastgelegd te zijn in een luchtvaartnota of nationale Omgevingsvisie.

Deze stellingname ondersteunt de belangen van Amstelveen in het Schipholdossier. Wij kunnen de meeste invloed uitoefenen op ontwikkelingen rond Schiphol door actieve deelname in dit bestuurlijk overleg van overheden in de Schipholregio. Wij zullen de komende jaren de belangen van Amstelveners bij voortduring agenderen binnen de BRS.

3b: samenwerking met de bewonersvertegenwoordiging Amstelveen

Wij voeren regelmatig en constructief overleg met de bewonersdelegatie van Amstelveen in de ORS. Die vertegenwoordiging ondersteunt het standpunt van de BRS in de ORS over de MER en de toekomst van Schiphol. Met de bewonersdelegatie willen wij dat de ontwikkeling van Schiphol niet alleen op berekeningen van geluidhinder wordt gebaseerd, maar dat ook daadwerkelijke metingen daarbij meewegen.

Daar waar specifieke Amstelveense belangen aan de orde zijn trekken wij op met de vertegenwoordiging van onze eigen inwoners.



3c: Baangebruik en nachtvluchten

De huidige directeur van Schiphol heeft de leefbaarheid in de regio rondom de luchthaven nadrukkelijk op de agenda gezet. Wij ondersteunen dat van harte.



Wij gaan met Schiphol in gesprek over vermindering van het gebruik van De Buitenveldertbaan, de Aalsmeerbaan en van de nachtvluchten. Ook naleving van de afspraken over het beperkt gebruik van de vierde baan stellen wij aan de orde. Daarbij zoeken wij partners die onze belangen delen.

Ook Amsterdam heeft overlast van de Buitenveldertbaan. Voor het overleg over het gebruik van de Aalsmeerbaan kunnen Uithoorn en Aalsmeer onze bondgenoten zijn.



3d: Governance

Begin 2019 wordt de governance rond het Schipholdossier geëvalueerd. De BRS heeft zich op het standpunt gesteld dat een grondige evaluatie van de werking van de ORS noodzakelijk is en dat het Schipholdossier stevige regie vanuit het rijk vraagt.

Wij zullen in de evaluatie van de werking van de ORS de volgende positie in te nemen:

- Voor landzijdige onderwerpen binnen de regio Schiphol blijven we uitgaan van het reguliere instrumentarium vanuit de ruimtelijke ordening;
- Voor de governance rond luchtzijdige zaken ontwikkelen we in samenspraak met de BRS een opvatting over een werkbaar besturingsmodel. Daarin dient Amstelveen zeggenschap te krijgen over zaken die van belang zijn voor Amstelveners: bij besluitvorming over die onderwerpen zit Amstelveen aan tafel.
- Schiphol dient zijn verantwoordelijkheid vanuit een goed buurmanschap te nemen.

Bij besluitvorming rond Schiphol over zaken die belangen van Amstelveners raken zit Amstelveen aan tafel. Wij agenderen het Amstelveense belang actief in Den Haag bij politieke partijen in de Tweede Kamer en op het ministerie.