De ontwikkeling van Schiphol in balans met de omgeving?
Het verhaal achter de cijfers

Position Paper Schiphol, gemeente Aalsmeer
November 2017

In 2020 loopt het huidige Aldersakkoord af. In de aanloop naar een nieuw akkoord buitelen de cijfers over elkaar en groeit het wantrouwen tussen luchthaven en omgeving. Dit leidt tot een negatieve spiraal waarin het draagvlak voor de luchthaven snel afbrokkelt, de overheid aan geloofwaardigheid inboet en de hinderbeleving toeneemt. Vele omwonenden voelen zich niet (meer) serieus genomen in hun toenemende gevoel van overlast. Cijfers en berekeningen lijken vaak niet aan te sluiten bij de dagelijkse praktijk.

Aalsmeer vindt dan ook dat het tijd is voor een andere aanpak. Een aanpak waarbij de verhalen en ervaringen van de mensen die dagelijks met de impact van het Aldersakkoord te maken hebben centraal staan.

In dit position paper willen wij laten zien dat van 'groei in balans met de omgeving' in delen van Aalsmeer geen sprake is. Want hoewel de hinder per saldo in de wijde omgeving rond Schiphol gelijk blijft of mogelijk zelfs afneemt, zijn er gebieden in de directe omgeving van de luchthaven waar de leefbaarheid onmiskenbaar zwaar onder druk staat.

Graag vragen wij u aandacht voor 'het verhaal achter de cijfers'.

Samenvatting

- De impact die de groei van het vliegverkeer van de afgelopen jaren heeft op de woon- en leefomgeving in gebieden in de directe nabijheid van de banen is ernstig onderschat.
- Er is tevens te weinig oog voor de wijze waarop de ruimtelijke beperkingen in verband met de luchthaven de druk op de leefbaarheid versterken. De ruimtelijke beperkingen leiden tot verloedering en verpaupering van hele gebieden en staan een adequate aanpak van de sociale en ruimtelijk economische opgaven van deze tijd in de weg.
- Er is daarom in elk geval in Aalsmeer al lang geen sprake meer van een ontwikkeling van de luchthaven in balans met de omgeving.
- De urgentie om tot een nieuw evenwicht te komen is groot. Niet alleen de kwaliteit van de woon- en leefomgeving in hele gebieden staat op het spel, maar ook de vitaliteit van de gemeente is in gevaar. Dit tast op den duur het vestigingsklimaat in de regio aan.
- Bij verdere groei van de luchthaven zal de Zuidoosthoek nog meer verkeer te verwerken krijgen. In delen van Aalsmeer zal dit tot onleefbare situaties leiden. Dit is voor Aalsmeer onacceptabel.
- Op korte termijn zijn concrete en gerichte acties nodig om de problemen die nu al in de meest belaste gebieden spelen, te helpen oplossen. Een gezamenlijke verantwoordelijkheid en structurele compensatie is hierbij aan de orde.
- Om op de lange termijn een toekomstbestendig ontwikkelperspectief te bieden aan luchthaven én omgeving is commitment nodig van de bestuurlijke partijen en luchthaven voor een gezamenlijke benadering en aanpak om tot een integrale visie te komen over de inpassing van de luchthaven in deze omgeving.
- Aalsmeer vindt dat deze visie input moet zijn voor de nieuwe Luchtvaartnota die het kabinet in het regeerakkoord heeft aangekondigd en verzoekt de provincie het initiatief te nemen en de regie te pakken om de relevante belangen en opgaven te verkennen.

De context en problematiek
Aalsmeer is gelegen aan de zuidkant van de luchthaven Schiphol. De gemeente heeft een oppervlakte van 34.40 km^2 (waarvan 11.71 km^2 water) en telt anno 2017 ruim 31.000 inwoners. Belangrijke woongebieden zijn de oude kernen Aalsmeer (met de jaren '60 en '70 woonwijken Stommeer en Hornmeer), het dorp Kudelstaart en de bijbehorende uitbreidingen, alsmede de nieuwbouwwijk Oosteinde in het oosten van de gemeente. Belangrijke werkgebieden zijn het veilinggebied rond FloraHolland en het bedrijventerrein Greenpark en de glastuinbouwgebieden in de Schinkelpolder en langs de Hoofdweg en de Mijnsherenweg in Kudelstaart.

Aalsmeer is bij uitstek een ondernemersgemeente. De gemeente kent relatief veel zelfstandig ondernemerschap, een lage werkloosheid en een hoog inkomensniveau. De lokale economie kenmerkt zich door aan de glastuinbouw gerelateerde bedrijvigheid, watersport en jachtbouw. Flora Holland en Green Park zijn de economische motor van Aalsmeer. De Westeinderplassen met de Bovenlanden langs de Uiterweg en de Oosteinderweg zijn van grote waarde in het metropolitane landschap en vormen een aantrekkelijk waterrecreatiegebied. Aalsmeer is een gewilde plaats om te wonen.

Het draagvlak voor de luchthaven in Aalsmeer is van oudsher groot en de aanwezigheid van de luchthaven voor de meeste inwoners een vanzelfsprekendheid. De geschiedenissen van Aalsmeer en Schiphol zijn dan ook onlosmakelijk met elkaar verbonden. De sierteeltsector heeft geprofiteerd van de aanwezigheid van Schiphol en vice versa. Maar met de snelle groei van het luchtverkeer in de afgelopen paar jaar richting het plafond van 500.000 vluchten, brokkelt het draagvlak snel af. Het aantal mensen dat zich ernstig zorgen maakt over de ontwikkelingen rond Schiphol neemt toe. Uit de recentelijk gehouden gemeentepeiling blijkt dat Schiphol bovenaan staat in het lijstje van onderwerpen waarover de inwoners van Aalsmeer zeggen zich zorgen te maken.

Aalsmeer ligt dan ook relatief dichtbij de luchthaven en heeft te maken met het luchtverkeer van meerdere banen. Het oostelijke deel van Aalsmeer ligt vlakbij de baankop direct onder de vliegroute van de Aalsmeerbaan. Het gebruik van de Aalsmeerbaan is inmiddels qua intensiteit vergelijkbaar met dat van de preferente Polderbaan en Kaagbaan. Zo startten in 2016 vanaf de Aalsmeerbaan bijna 60.000 vliegtuigen en vanaf de Polderbaan 54.000. Op 1 november 2017 waren er maar liefst 500 starts vanaf de Aalsmeerbaan. De leefbaarheid in de ondergelegen woonwijken staat hierdoor zwaar onder druk. Met name de frequentie van het vliegverkeer en het gebrek aan rust, maar in sommige gebieden ook een toenemend gevoel van onveiligheid vanwege de vele vliegtuigen en door de wervelvinden die daarmee soms gepaard gaan, eist volgens de inwoners zijn tol. De situatie hier is nijpend. Maar ook elders in de gemeente neemt de overlast toe. Dat komt doordat de dorpskernen van Aalsmeer en Kudelstaart precies tussen de eindnaderingsroutes liggen richting de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan. Kudelstaart heeft daarnaast ook te maken met het startende verkeer dat in oostelijke richting vanaf de Kaagbaan langs vliegt. Dat verkeer zal zelfs dichterbij en lager langs vliegen indien de vaste bochtstraal ter ontlasting van Leimuiden definitief wordt ingevoerd. Hoewel voor de Aalsmeerbaan zelf een nachtregime geldt, wordt nu bijna overal in Aalsmeer stelselmatig over nachtelijk vliegverkeer geklaagd.

Gelet op de ligging ten opzichte van de verschillende banen van Schiphol, is het ook niet verwonderlijk dat Aalsmeer als geen andere gemeente te maken heeft met de ruimtelijke beperkingen die het rijk in verband met het geluid en de veiligheid vanwege Schiphol aan de omgeving heeft opgelegd. Maar liefst 71% van het grondgebied van de gemeente ligt in het zogenaamde beperkingengebied vanwege het Luchthavenindelingbesluit. Dit betekent dat ruimtelijke ontwikkeling niet of nauwelijks mogelijk is en dat het Rijk feitelijk de ruimtelijke ordening bepaalt. De gevolgen zijn groot. Urgente ruimtelijk- economische vraagstukken, zoals de transformatie van verouderde glastuinbouwgebieden en bedrijventerreinen, maar ook de woningbouwopgave kunnen onvoldoende daadkrachtig worden opgepakt en blijven liggen. De doorontwikkeling van bedrijven komt in gevaar. Nu al worden zelfs de ontwikkeling van Greenpark Aalsmeer en van Royal FloraHolland belemmerd door de veiligheidscontouren. Het gevolg is

toenemende verpaupering en verloedering en afnemende vitaliteit. En er zijn nog meer ongewenste neveneffecten van het groeiende luchtverkeer. De druk op de infrastructuur en parkeervoorzieningen is groot en illegaal Schipholparkeren al jarenlang een hardnekkig probleem, dat niet alleen aanzienlijke inzet en capaciteit vraagt in het kader van handhaving, maar ook een negatieve impact heeft op de ruimtelijke uitstraling.

De ernstige overlast van het vliegverkeer in samenhang met het strikte ruimtelijke regime zetten de ruimtelijke economische en sociale kracht van Aalsmeer onder druk. Het toekomstperspectief van de gemeente Aalsmeer als aantrekkelijk woon- werk- en recreatiegebied is dan ook sterk afhankelijk van de besluitvorming over de verdere ontwikkeling van Schiphol na 2020. Ook het nieuwe kabinet Rutte III zet in op verdere groei van de luchthaven. Het kabinet zal een nieuwe Luchtvaartnota maken waarin 'slim' en 'duurzaam' de kernbegrippen zijn. Door de focus te leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen kan volgens het kabinet worden gewerkt aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten. Volgens het regeerakkoord mag de door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord conform de afspraken aan de Alderstafel voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden.

Aalsmeer vindt dat er oog moet komen voor de impact die het huidige aantal vliegbeweging nu al heeft op de leefbaarheid in sommige gebieden. Verdere groei van het luchtverkeer zal in de hele gemeente de overlast doen toenemen, maar zeker rond de Aalsmeerbaan tot een onverantwoorde situatie leiden, ook als vliegtuigen stiller en schoner worden. In het rapport van de werkgroep Zuidoosthoek (maart 2015) is immers al geconcludeerd dat in dit gebied maar zeer beperkt hinderbeperkende maatregelen mogelijk zijn. Voor de inwoners in deze gebieden moet nu zo snel mogelijk een oplossing komen. Het programma voor individueel gedupeerden en gebiedsgerichte projecten van de Stichting Leefomgeving Schiphol schiet hiervoor te kort. Generieke en structurele maatregelen zijn nodig.

Ook met het oog op de vitaliteit van de gemeente is het van belang te onderkennen wat de effecten van het vliegverkeer zijn en welke maatschappelijke kosten hiermee gemoeid zijn. Wanneer er vanwege de luchthaven verouderde bedrijven niet meer gesaneerd kunnen worden, er geen nieuwe economische activiteiten worden ontplooid, en er geen woningen kunnen worden gebouwd, gaat dat ten koste van de economische en sociale vitaliteit in de regio. Daardoor ontstaat op termijn een neerwaartse spiraal en wegen de voordelen van de nabijheid van de luchthaven niet meer op tegen de nadelen er van. Dit vraagt om een analyse van de wijze waarop de ontwikkeling van de luchthaven en de ontwikkelingen op de grond op elkaar ingrijpen en welke consequenties dat heeft.

De korte termijn: gerichte maatregelen met het oog op leefbaarheid
In een serie rondetafelgesprekken met inwoners in de meest belaste gebieden heeft de gemeente de acute leefbaarheidsproblematiek in kaart gebracht en oplossingsrichtingen geïnventariseerd. Met name de frequentie van het vliegverkeer, waarbij langdurig van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat ononderbroken over de wijk wordt gevlogen, heeft een enorme impact op de persoonlijke levenssfeer van de bewoners, zet het sociale leven onder druk en leidt tot gezondheidsklachten en gevoelens van onveiligheid. Er moet wat gebeuren om te voorkomen dat de leefsituatie in deze wijken nog verder verslechtert.

Uitzonderingen daargelaten, blijkt het draagvlak voor Schiphol in deze wijken nog steeds aanwezig is. De bewoners verlangen van luchthaven en het Rijk vooral dat er rekening met hen wordt gehouden. Het voorkomen van onnodige overlast, voorspelbaarheid en zekerheid en ruimhartige compensatie zijn steeds terugkerende thema's. Daarnaast bestaat er grote ongerustheid over de gevolgen van het vliegverkeer voor de gezondheid. Het overleg met de bewoners levert een groslijst op van maatregelen, waarbij onderscheid is te maken in maatregelen in de luchtoperatie en oplossingen in de persoonlijke leefsituatie. Hieronder een opsomming:

In de vliegoperatie (voor de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan):

- Preferentieel vliegen naar type vliegtuigen en het weren van lawaaiige en vervuilende vliegtuigen (vooral vrachtvluchten);
- Vermijden van pieken in de late avond;
- Een nachtregime voor de Zwanenburgbaan;
- Minder vroeg starten met vliegen in het weekend;
- Niet starten in de vroege ochtend als het maar om een paar vliegtuigen gaat en de baan voor de daaropvolgende periode niet gebruikt wordt;
- Geen bochten vliegen boven de wijk;
- Bij starts langer in het verlengde van de baan vliegen;
- Meer rustmomenten op een dag en gedurende de week (een etmaal- en weekverdeling);
- Een cap op het aantal vluchten of een bovengrens aan de maximaal toelaatbare geluidbelasting.

In de persoonlijke levenssfeer:

- Ruimhartige isolatieregeling met mogelijkheid om te voldoen aan individuele wensen en herstel en onderhoud van verouderde voorzieningen;
- Zekerheid dat men als die wens op enig moment ontstaat het gebied kan verlaten en hulp voor diegenen (eigenaren en huurders) die uit het gebied willen vertrekken en hierin vanwege de onverkoopbaarheid van de woning of gebrek aan huuraanbod elders niet op eigen kracht in kunnen slagen met voor woningeigenaren de mogelijkheid van een uitkoopregeling;
- (symbolische) financiële compensatie op jaarbasis, bijvoorbeeld teruggave WOZ,

En generiek:

- De ontwikkeling van een vliegweerbericht zodat rustmomenten optimaal benut kunnen worden;
- Structurele monitoring van het geluid door een adequaat net van meetpunten;
- Onderzoek naar de effecten van het vliegverkeer op de gezondheid, niet alleen fijnstof, maar ook uitstoot en neerslag van andere schadelijke stoffen;
- Substantieel beplantingsplan om fijnstof op te vangen en rustgevende omgeving te creëren.

Aalsmeer vindt dat deze bewoners gehoord moeten worden en wil samen met de luchthaven, Rijk, provincie en andere betrokken partijen de haalbaarheid van de voorgestelde maatregelen onderzoeken.

Naast de urgentie van de aanpak van de geluidoverlast is er ook aandacht nodig voor de aanpak van verloedering en verpaupering als gevolg van de nabijheid van de luchthaven. Juist het gebied rond de Aalsmeerbaan kampt met een aanzienlijke transformatieopgave. De van oudsher hier gevestigde trekheestercultuur is tanende. Nieuwe toekomstbestendige ontwikkelperspectieven ontbreken, als gevolg van de milieubelasting vanwege Schiphol en de strenge ruimtelijke beperkingen. Zonder kostendragers voor een goede gebiedsontwikkeling blijven kassen leegstaan en verpaupert en verloedert het gebied. Het kan niet zo zijn dat deze maatschappelijke kosten op de gemeente worden afgewenteld. Aalsmeer wil Rijk en sector aanspreken op hun gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de situatie in deze gebieden. Daar waar geen betaalbare, alternatieve functies gevonden kunnen worden, zijn investeringen nodig om eigenaren uit te kopen en de gronden opnieuw in te richten en te onderhouden. Een hoogwaardige, groene inrichting draagt bij aan de leefbaarheid in het omliggende gebied en biedt een kans om de luchtverontreiniging aan te pakken door een daarop afgestemd beplantingsplan. Hiermee wordt bovendien de aantrekkelijkheid van het oude cultuurlandschap behouden en blijft de waarde van dit gebied voor het metropolitane landschap behouden. Ook over de noodzaak van een dergelijke structurele compensatie gaat Aalsmeer graag het gesprek met Rijk, provincie en sector aan.

De lange termijn: noodzaak van een duurzaam ontwikkelperspectief
De opgave voor de lange termijn is om tot een evenwichtige ontwikkeling te komen van luchthaven en omgeving.De aanwezigheid van de luchthaven draagt in belangrijke mate bij aan het vestigingsklimaat in de regio. Maar voor het vestigingsklimaat is ook een aantrekkelijk woon- en leefklimaat van belang. Daarnaast liggen er kansen en mogelijkheden op andere terreinen die door de impact van het vliegverkeer niet ten volle kunnen worden benut. Zo bedreigt de overlast van het vliegverkeer de potentie van de Westeinderplassen als aantrekkelijk waterrecreatiegebied en komt de modernisering van de glastuinbouw in gevaar door de belemmeringen vanwege de nabijheid van de luchthaven voor de noodzakelijke transformatie en sanering van verouderde bedrijven. In deze context moet de vraag worden gesteld welke economische mogelijkheden de luchthaven biedt en hoe deze opwegen tegen kansen en mogelijkheden op andere terreinen en de impact van het vliegverkeer op de leefomgeving. Aalsmeer wil een integrale visie, waarbij de luchthaven in samenhang met alle andere factoren die het vestigingsklimaat in deze regio bepalen wordt bezien in relatie tot de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor ruimtelijke-economische ontwikkeling op de grond. Lucht- en landzijdige vraagstukken moeten in kaart worden gebracht en in hun onderlinge samenhang worden opgepakt.

Juist met het oog op de lange termijn zijn er echter nog tal van onzekerheden. Dat geldt voor de herindeling van het luchtruim, de inrichting van de zogenaamde vierde Fix (de nieuwe naderingsroute vanuit het zuidoosten), de wijze waarop luchthaven Lelystad zich zal ontwikkelen, maar ook voor de uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de uitkomsten van het onderzoek naar ultrafijnstof en het tempo waarin innovatie in de sector zich zal doorzetten. Al deze zaken hebben uiteindelijk impact op de grond en inzicht in het samenspel van alle aspecten en factoren is daarom nu al van belang bij de ruimtelijke inrichting van gebieden en de keuzes voor wonen, werken, en recreëren in relatie tot het vliegen.

De urgentie om al deze thema's en belangen in hun onderlinge samenhang te verkennen is dan ook groot. Urgentie is er ook nu het kabinet heeft aangekondigd een nieuwe Luchtvaartnota op te stellen. Aalsmeer wil commitment van de bestuurlijke partijen en de sector voor een gezamenlijke aanpak en stelt voor om onder regie van de provincie de ruimtelijke economische, maatschappelijke én bestuurlijke opgaven in de omgeving van de luchthaven te verkennen. Het doel van die verkenningen is om uiteindelijk te komen tot een duurzaam ruimtelijk economisch ontwikkelperspectief en een nieuw sturingsmodel waarin de synergie tussen Schiphol en de omgeving optimaal kunnen worden benut. Dit perspectief kan als input dienen voor de nieuwe Luchtvaartnota. Het ligt voor de hand dat de provincie voor de gezamenlijke verkenning van thema's en belangen het initiatief neemt. Vanuit het Rijk dienen de ministeries van I&M, Bzk en EZ te worden betrokken. Vanuit de regio moeten naast Aalsmeer vanzelfsprekend de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam in dit overleg deelnemen, evenals de overige gemeenten die substantieel worden getroffen door de ruimtelijke beperkingen vanwege de nabijheid van de luchthaven. Wat Aalsmeer betreft wordt dit overleg per omgaande opgestart en is de eerste exercitie om wederzijdse belangen en relaties in kaart te brengen.