

Inspreektekst Mirella Visser (PUSH) PS NH 22 juni 2020 inzake Luchtvaartnota

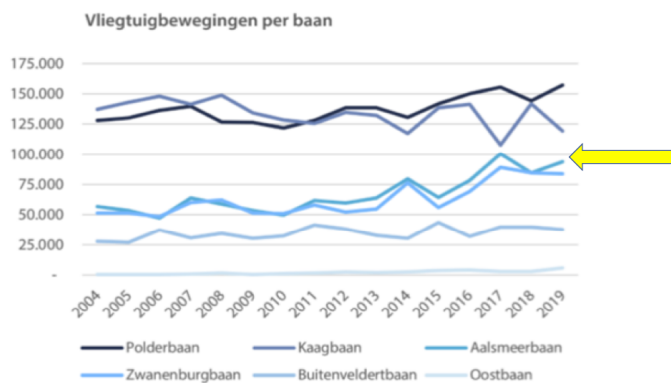
Dank voor de gelegenheid tot inspreken vandaag. Mijn naam is Mirella Visser en ik spreek in namens PUSH, Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking. PUSH is een bewonerswerkgroep van bezorgde burgers in Uithoorn, die zich 2 jaar geleden hebben verenigd omdat de geluidsoverlast van vliegtuigen in hun buurten onhoudbaar is geworden. Bij zuidelijke wind komen er per dag zo'n 300 toestellen met gierende startmotoren laag over onze woonwijken. De meesten van ons wonen en werken al lang in de omgeving, en hebben de nabijheid van Schiphol altijd als een gegeven beschouwd. Maar nu niet meer. PUSH is niet tegen Schiphol of tegen de luchtvaart, maar wel tegen de ongebreidelde groei van de luchtvaart van de afgelopen jaren die vooral in de Zuidoosthoek terecht is gekomen.

Uit een recente enquête die de gemeente Uithoorn heeft gehouden onder inwoners blijkt dat 83% overlast ervaart van vliegtuigen. Bovendien wil bijna 80% geen groei maar krimp. Deze cijfers en de bron vindt u in slide 2.



De laatste jaren is de geluidsoverlast enorm toegenomen. De groei van vtb's vanaf 2015 is terechtgekomen op de secundaire banen, die daarvoor niet waren bedoeld. Deze banen zijn secundair omdat zij in de dichtstbevolkte gebieden van ons land liggen. Om deze dichtbevolkte gebieden te vermijden is indertijd een complex systeem van regels en uitzonderingen opgetuigd. In slide 3 ziet u bij de gele pijl de Aalsmeerbaan. In 2017 was het aantal vtb dat op de primaire Kaag- en secundaire Aalsmeerbaan werden afgehandeld nagenoeg gelijk rond de 100K.

Aalsmeerbaan is de facto primaire baan geworden



In slide 4 ziet u de cijfers over 2019. De Aalsmeerbaan handelde zelfs meer startende toestellen af dan de primaire Polderbaan waardoor de Polderbaan secundair is geworden aan de Aalsmeerbaan. Dat is nooit de bedoeling geweest van het NNHS. Het systeem heeft aantoonbaar gefaald.

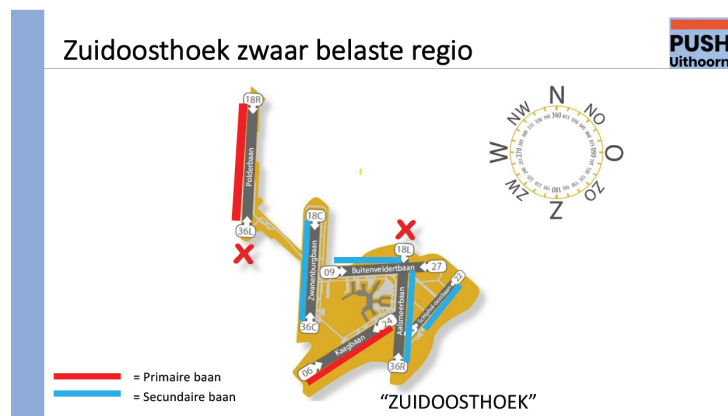
Baangebruik in 2019 (realisatie)



Banen	Starts	Landen	Totaal
Polderbaan	61.293	95.759	157.052
Kaagbaan	79.325	39.220	118.545
Primaire banen	140.618	134.979	275.597
Aalsmeerbaan (Z)	62.575	31.158	93.733
Zwanenburgbaan N	19.565	38.891	58.456
Zwanenburgbaan Z	10.427	14.609	25.036
Buitenveldertbaan O	13.292	22.484	35.776
Buitenveldertbaan W	1.993	0	1.993
Oostbaan	26	6.032	6.058
Secundaire banen	107.878	113.174	221.052
Totaal			496.649

Ik wil hierbij benadrukken dat alle vtb, dus alle starts en landingen, op de Aalsmeerbaan uitsluitend ten zuiden en oosten van de baan plaatsvinden. 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 totaan de eerste huizen, die er al meer dan 100 jaar staan, is slechts 3 km. 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 (Noot. dat is aangegeven met N en Z achter de naam, ter verduidelijking van mijn punt. Er is dus geen Zwanenburgbaan Noord en Zwanenburgbaan Zuid). Bovendien worden starts ervaren als zwaardere geluidsoverlast dan landingen, die steeds vaker glijvluchten betreffen. Als startende vliegtuigen, met gierende startmotoren, ook nog een bocht moeten maken, wat gebeurt als ze naar het Zuidoosten afslaan, kunnen ze minder

hard stijgen. Een schuin hangend startend toestel produceert nog meer dB's. In slide 5 vindt u het banenstelsel nog eens terug.



Het KCCA (Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan, bestaande uit de 13 kiesmannen en (plv) Clustervertegenwoordigers Aalsmeerbaan Binnen- en Buitengebied in de ORS) heeft vrijdag een hinderreductieplan in het Regioforum van de ORS gebracht, gebaseerd op de conclusie die PUSH volledig onderschrijft: **De manier waarop het huidige systeem sinds 2015 heeft gefunctioneerd heeft grote effecten opgeleverd die strijdig zijn met de doelstellingen van het systeem, het beschermen van dichtstbevolkte gebieden.**

De publicatie van de LVN heeft bij onze leden tot nog grotere bezorgdheid geleid. Vooral het plan om door te gaan op de oude weg met het "groeiverdienmodel" is ernstig. Toenmalig voorzitter van de ORS Hans Alders benoemde het klip en klaar: bewoners merken het niet op als toestellen 1 of 2 dB minder geluid produceren. Maar ze merken het wel als er daardoor nog meer vliegtuigen over hun daken vliegen, waardoor rustmomenten op de dag verleden tijd zullen zijn (de "Alders-paradox"). PUSH vraagt daarom PS om in de zienswijze op de LVN en in alle gremia inzake de luchtvaart de volgende uitspraken te doen, namelijk dat:

- De geluidsoverlast in de ZO hoek onaanvaardbaar is;
- Het gebruik van de Aalsmeerbaan als de facto primaire baan in strijd is met de bedoeling van het banenstelsel en de geest van de regelgeving;
- Het nakomen van oude afspraken voor hinderbeperking absolute voorwaarde is voor het weer opstarten van de operaties;
- De afschaffing van nachtvluchten op primaire banen vanwege de impact op al overbelaste secundaire banen niet mogelijk is;
- Voor de leefbaarheid van de omgeving geen groei maar krimp tot max. 400K vtb moet worden nagestreefd;
- De aanleg van de 2e Kaagbaan in gang gezet moet worden indien het groeiscenario LVN wordt geaccepteerd in de TK;
- Het gebrek aan handhaving te lang geduurd heeft en een onafhankelijke handhavingdienst moet worden ingesteld (Omgevingsdienst).

Dank voor uw aandacht. Welke vragen heeft u?

www.pushuithoorn.nl

pushuithoorn@gmail.com