

Quickscan primaire banen Schiphol

Managementsamenvatting

Aanleiding en context

Schiphol heeft al decennialang de ambitie om een “mainport” (Europe’s preferred airport) te worden en de strategie om dat concept te versterken. Het mainport idee omvatte twee centrale elementen: concurrerende luchthaven (aantrekkelijke en efficiënte hub zijn) en concurrerende regio (aantrekkelijke regio voor wonen, werken en toerisme zijn). Het faciliteren van groei is gaan domineren en balans houden met de omgeving schoof naar het tweede plan. Deze scheefgroei veroorzaakte een breed maatschappelijk debat over de negatieve gevolgen van dat beleid. Dit leidde tot bijstelling van het standpunt van het kabinet over de verdere ontwikkeling van Schiphol.

De Hoofdlijnenbrief Schiphol aan de leden van de Tweede Kamer van 24 juni 2022 bleek het startpunt van een hele reeks vanuit het Rijk geïnitieerde ontwikkelingen. Deze beogen een betere balans te brengen tussen connectiviteit enerzijds en kwaliteit van de leefomgeving rond Schiphol anderzijds. Inmiddels zijn diverse projecten gestart en besluiten in procedure gebracht die uiteindelijk van invloed zullen zijn op kwaliteit van de leefomgeving in onze provincies en gemeenten. Het dossier is daarmee op tal van punten in beweging. Ondertussen gaat de vliegoperatie door en houdt de overlast(beleving) aan.

Quickscan primaire banen Schiphol

De gemeenteraad Oegstgeest nam in december 2022 een motie aan om via een onderzoek oplossingsrichtingen te identificeren voor het verminderen van de geluidsbelasting en hinder. Regio’s in de invloedssfeer van de preferente banen Kaagbaan en Polderbaan sloten zich hierbij aan: een quickscan primaire banen Schiphol. Het “quick” verbetering willen bewerkstelligen, brengt met zich mee dat de “wins” moeten worden gezocht binnen de bestaande afspraken, zoals het NNHS, met alles wat daaraan annex is. Buiten de scope van de quickscan vallen oplossingsrichtingen die een heroverweging van de bestaande afspraken met zich meebrengen. Denk daarbij aan vermindering van het totaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen of aan de afwikkeling van het vliegverkeer anders over de beschikbare banen verdelen. Actueel is ook de uitspraak van de Rechtbank van Den Haag in de procedure tussen RBV en de Staat. Belangrijk is het besef dat het nog de nodige jaren zal duren voordat deze uitspraak effectieve doorwerking krijgt. De uitspraak is daarom niet als een autonome ontwikkeling in het onderzoek meegenomen.

Aan de hand van input van de betrokken bewonersorganisaties zijn 13 aandachtspunten benoemd waaruit hinderbeleving voortvloeit. Na een beschouwing van feitelijke ontwikkelingen van het vliegverkeer op de Kaagbaan en de Polderbaan in de periode van 2013-2019 en 2022 en autonome ontwikkelingen, zijn met hypothesen en ondersteunende analyses bij 12 van deze aandachtspunten 20 potentiële oplossingsrichtingen geïdentificeerd. Daarmee zien we binnen de huidige opzet van de vliegoperatie mogelijkheden om de hinderbeleving voor omwonenden in meer of mindere mate terug te dringen. De aandachtspunten en bijbehorende oplossingsrichtingen zijn opgenomen in een samenvattende tabel (zie bijlage).

Vervolg

Het rapport biedt een opstap om met stakeholders gesprekken over het uitwerken van de voorgestelde oplossingsrichtingen. Denk daarbij aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Royal Schiphol Group N.V. en Luchtverkeersleiding Nederland. Het gaat er daarbij om, om de gevonden oplossingsrichtingen bij de juiste stakeholder aan te kaarten.