

Beste mensen,

Wij waarderen jullie inzet voor het terugdringen van de hinder van Schiphol in het belang van de inwoners van Uithoorn en De Kwakel.

Voor ons als gemeenteraad en/of collegepartijen is de hinder van Schiphol ook voor de komende periode een van de grootste vraagstukken.

Zoals jullie bekend is hebben wij ons als raadsfracties verenigd in een Werkgroep Schiphol, om samen met het College tot een betere uitkomst te komen voor Uithoorn en De Kwakel. Wij doen dat door op alle niveaus zo veel mogelijk invloed uit te oefenen, van de directie van Schiphol tot het Ministerie en de Tweede Kamer. Ook brengen wij onze mening zo veel mogelijk naar voren in de media. Wellicht hebben jullie daar al iets van gemerkt, bijvoorbeeld het optreden van wethouder Bouma in het NOS journaal.

Er zijn zeker verschillen van inzicht tussen de partijen over de toekomst van de luchtvaart in brede zin, maar wat betreft de hinder in onze gemeente zijn we het eens: die moet minder.

Daarom hebben wij met elkaar besloten dat het deelnemen aan een kieswijzer specifiek voor het schipholbeleid niet meewerkt aan onze uitgangspunt van "samen sterk" en elkaar niet bestrijden op het schipholdossier.

Schiphol zal in deze verkiezingscampagne uiteraard een belangrijke rol spelen, daar ontkomen we niet aan en inwoners hebben er ook recht op om te weten dat wij ons hier 100% voor inzetten.

Daarom geven wij graag een gezamenlijke reactie op de stellingen:

1) Er komt een blijvend plafond op Schiphol (tenminste tot 2030) van 500.000 vluchten.

Vliegverkeer heeft nadelige gevolgen voor het klimaat en de gezondheid, veiligheid en leefomgeving van omwonenden. Daar komt nog bij dat een eventuele verdere groei van Schiphol meer dan evenredig boven Uithoorn - De Kwakel terecht komt. De primaire banen met minder omwonenden zit vrijwel vol, met als gevolg dat uitbreiding met meer vluchten hoofdzakelijk op de secundaire banen (waar de Aalsmeerbaan er één van is) komen.

Voor / Tegen

Groei van Schiphol betekent meer vluchten op de Aalsmeerbaan. Zonder aantoonbare en meetbare hinderbeperking is dat niet acceptabel

2) De uitstoot van schadelijke stoffen waaronder ultra-fijnstof door vliegverkeer op Schiphol mag niet verder toenemen.

Verschillende deskundigen hebben gewezen op de schadelijke effecten van ultra-fijnstof en de verwachting dat dit rondom vliegvelden leidt tot een verlaging van de levensverwachting. De effecten bij Schiphol zijn onbekend en worden thans onderzocht in een meerjarig programma door de RIVM. Er ontbreekt thans een normering voor ultra- fijnstof. Vanwege het voorzorgsprincipe mag de uitstoot van schadelijke stoffen door vliegverkeer op Schiphol (waaronder ultra-fijnstof) in ieder geval niet toenemen, maar eigenlijk naar beneden moet.

Voor / Tegen

Eens met uw opmerking over voorzorgsprincipe.

3) Voor de veiligheid van omwonenden van Schiphol dient dezelfde bescherming te worden geboden als voor risico's door andere bedrijfsactiviteiten zoals chemie

De onderzoeksraad voor veiligheid heeft geconcludeerd dat het externe veiligheidsbeleid te weinig betekenis heeft voor de veiligheid van omwonenden, Ook geeft zij aan dat de norm voor het zogenaamde plaatsgebonden risico tot een factor 10 soepeler is dan voor andere bedrijfstakken. Een heldere normering voor het groepsrisico ontbreekt.

Voor / Tegen

4) Er wordt een alternatief ontwikkeld voor de huidige locatie van Schiphol (zoals bijvoorbeeld Noordzee, Markerwaard, Maasvlakte).

Het huidige banenstelsel geeft veiligheidsrisico's vanwege het zogenaamde convergerende baangebruik (kruisende banen en vliegpaden). Dit risico legt een beperking op aan verdere groei van Schiphol. Het ruimtebeslag van Schiphol is verder gigantisch en de spanning tussen wonen en vliegen blijft ook bij stillere toestellen bestaan met een mainport in een drukbevolkte regio. Door toepassing van de afgesproken selectiviteit kan de mainport nog geruime tijd gefaciliteerd worden met het plafond van 500.000 vluchten. Voor de lange termijn is ontwikkeling van een alternatief noodzakelijk.

Voor / Tegen v.t. voor lokale besluitvorming

5) Nieuwe bewoners, zowel koper als huurders, worden verplicht een bepaling in het koop/huur contract te tekenen dat ze op de hoogte zijn van de geluidsbelasting ter plaatse (nu en in de toekomst)

De komende jaren moeten er nog honderdduizenden woningen in de Randstad worden gebouwd. Als het aan Schiphol ligt, komen er ook grote aantallen vluchten bij . Omdat dit beide niet kan hebben de luchtvaartsector en de overheid naar wegen gezocht om dit probleem op te lossen. Het probleem wordt "opgelost" door het bestaan er van de ontkennen: kopers/huurders van huizen worden verplicht een bepaling in het koop/huur contract te ondertekenen dat zij op de hoogte zijn van de geluidsbelasting ter plaatse (nu en in de toekomst), gemeente vrijwaren de luchtvaartsector van schadeclaims en zien af van verzoeken om routeverlegging. Bij de verkoop van het huis (gebouwd vanaf 1 januari, 2018) moet de bepaling, middels een kettingsbeding, worden opgenomen, doet men dit niet dan krijgt men een boete van € 100.000.

Voor / Tegen

Goede voorlichting is noodzakelijk, overige voorwaarden gaan te ver.

6) Uithoorn moet zich veel actiever en steviger opstellen ten opzichte van Schiphol.

Uithoorn moet zich veel actiever en steviger opstellen tov Schiphol. Uithoorn moet een actie strategie ontwikkelen om luid en duidelijk een tegengeluid over het voetlicht te brengen. Met als doel Schiphol onder druk te zetten en inwoners te laten weten wat nu de positie van de gemeente is.

Voor / Tegen

Wij doen ons best!

Met vriendelijke groet,

Werkgroep Schiphol en gezamenlijke lijsttrekkers:

Elfriede Henraat, Ria Zijlstra, Herman Bezuijen, Jan Hazen, Nick Roozendaal, Jeroen Albers, Benno van Dam, André Jansen, Jordy Keimes, Els Gasseling