

Dankzij Schiphol Watch hoorde ik over uw plannen rond een Experimenteerregeling Schiphol.

Op de website van BAS (Bewoners Aanspreekpunt Schiphol) is hierover geen enkele informatie te vinden! **Dit is meteen mijn eerste bezwaar: volstrekt onvoldoende bekendmaking van uw consultatie.**

NB Op de site van BAS staat nu wel informatie over de nadelige gevolgen van het onderhoud van de Zwanenburgbaan. Maar er stond niets op over de eerdere consultatie over dit onderhoud. Dus dit is de tweede keer dat u ons onvoldoende informeert.

Samengevat: niet doen! Niet hogere waarden toestaan, er is al veel te veel overlast en vervuiling. We zitten in een klimaat- en energiecrisis. Stille en schone vliegtuigen zijn een fabel. Als het zover is (met Sint Juttemis?), ga dan 'experimenteren'. Nu niet!

Met tegenzin en wantrouwen schrijf ik dit bezwaar. U probeert de hub-functie zo lang mogelijk te rekken. Met de huidige klimaat- en energiecrisis is dat onhoudbaar, maar voorlopig wilt u zo veel mogelijk vluchten proppen in een zo ruim mogelijk bemeten geluidsruimte. Zolang de grenswaarden niet overschreden worden is het wat u betreft in orde. De grenswaarden liggen boven de normen van de gezondheidsraden en zijn bovendien gemiddelden.

En dan gaat u de omwonenden paaien met 'strikt' preferentieel baangebruik.

Strikt betekent volgens de Van Dale: exact, precies. In Schiphol-taal is het 'zo veel mogelijk' En dan gaat u 'zo veel mogelijk' zo veel mogelijk de baantabel volgen.

Vanaf de tekentafel kun je baanvolgordes bedenken en denken dat je de aan- en uitvliegroutes strak kunt regelen. Voor de duizenden mensen en dieren die onder een preferente baan wonen is en wordt het onleefbaar als het zou lukken om strakke routes te gebruiken waar dagelijks 1250 vluchten langs geleid worden. Dus dat zou al een ramp zijn.

Maar **de praktijk is dat de banen heel wispelturig gebruikt worden en dat er bovendien vaak in cirkels en lussen gevlogen wordt.** Met nog meer overlast en vervuiling tot gevolg. U weet dat natuurlijk ook, vandaar dat in de regels escapes zijn opgenomen om van de tabel af te wijken.

Onderstaande informatie staat op een willekeurige dag op de website van BAS, uw informatiepunt voor bewoners:

16-02-2023 | Baangebruik vanmiddag en vanavond

Laatste update:
donderdag
16 februari 2023
om 14:34 uur

In verband met groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan (36C/ 18C), klein onderhoud aan de Polderbaan (36L/ 18R), een wind uit zuidelijke richtingen en mogelijk verminderde zichtcondities met lage bewolking is de verwachting dat de volgende baancombinaties gebruikt gaan worden (de genoemde tijden zijn richttijden):

- Van 14:20 tot 15:20: Landen Polderbaan (18R), starten Kaagbaan (24) en Aalsmeerbaan (18L);
- Van 15:20 tot 16:00: Landen Polderbaan (18R) en Buitenveldertbaan (27), starten Kaagbaan (24)*;

- Van 16:00 tot 16:40: Landen Buitenveldertbaan (27), starten Kaagbaan (24);
 - Van 16:40 tot 17:40: Landen Buitenveldertbaan (27), starten Kaagbaan (24) en Aalsmeerbaan (18L);
 - Van 17:40 tot 18:20: Landen Buitenveldertbaan (27), starten Kaagbaan (24);
 - Van 18:20 tot 20:00: Landen Polderbaan (18R) en Schiphol Oostbaan (22), starten Kaagbaan (24);
 - Van 20:00 tot 20:40: Landen Polderbaan (18R), starten Kaagbaan (24);
 - Van 20:40 tot 22:00: Landen Polderbaan (18R), starten Kaagbaan (24) en Aalsmeerbaan (18L);
- In verband met mogelijk verminderde zichtcondities en een laag wolkendek is ook de volgende combinatie mogelijk:
- *Van 15:20 tot 16:00: Landen Polderbaan (18R) en Schiphol Oostbaan (22), starten Kaagbaan (24);

Na 22:00: deze informatie zal later op onze website gepubliceerd worden.

Disclaimer:

dit is de meest recente verwachting van het baangebruik vastgesteld door LVNL en luchthaven Schiphol op basis van de verwachte operationele omstandigheden, dat wil zeggen een combinatie van het weer, verkeersaanbod en beschikbare infrastructuur (start-, landings- en rijbanen en technische systemen). Het actuele baangebruik kan afwijken van de verwachting als gevolg van een verandering in de operationele omstandigheden.

Dit soort brokjes informatie, met een en al voorbehoud, produceert BAS dagelijks een aantal keer.

En vaak is de informatie nog niet actueel. En dan staat er nog een disclaimer bij. Deze disclaimer is onthullend: De LVNL en de luchthaven Schiphol kijken naar het weer, het verkeersaanbod (gepresenteerd als een neutraal gegeven) en de beschikbare banen. Geen woord over geluidsoverlast en vervuiling.

Dit is al sinds 2010 staande praktijk. Met heel veel overlast en ellende in een groot gebied tot gevolg, lees bijvoorbeeld de schrijnende verhalen op vliegherrie.

Nu wilt u hiermee doorgaan, u wilt het 'strikt preferent baangebruik' voortzetten. Alleen dan zonder het 'anticiperend handhaven'.

Want dat mag niet meer, en dan kunt u niet 460.000 vliegbewegingen toestaan. Wel wilt u de grenswaarden op een aantal punten verhogen.

De concept-toelichting is erg ontoegankelijk, zeker geen B1-taalgebruik. **Als je de regels leest dan blijkt het experiment niet te gaan over het daadwerkelijk baangebruik.** Want natuurlijk krijgt Schiphol allerlei redenen om van de volgorde af te wijken. En uiteindelijk meet u niet het feitelijk baangebruik, maar of in zoveel procent van de gevallen het baangebruik is toegepast danwel er met een goedgekeurde reden van is afgeweken. Een van de redenen is notabene het aanbod!

Ander bezwaar

Er wordt niets geregeld om natuur- en recreatiegebieden te ontzien.

In Nederland zijn stiltegebieden aangewezen. Ook zijn er gebieden waar je alleen te fiets en te voet mag komen, bijvoorbeeld het prachtige duingebied bij Castricum.

In uw beleid zie ik geen enkele poging om deze gebieden te ontzien. Natura-2000 gebieden, overal hoor je vliegtuigen. Heeft u daar een mening over?

Daarom heeft het kabinet in juni 2022 besloten dat Schiphol vanaf 1 november 2023 de vastgestelde geluidsnormen niet langer mag overschrijden. Hierdoor wordt de rechtspositie van omwonenden hersteld.

U wilt 460.000 vluchten per jaar mogelijk maken.

De laatste ruim zeven jaar hebt u niet gehandhaafd als er te veel geluidsoverlast was terwijl een van de strikt preferente banen werd gebruikt.

De rechtspositie van omwonenden is hierdoor al geruime tijd niet goed geregeld.

Dit geeft u toe, 'geruime tijd' is overigens wel erg vaag. En Wat bedoelt u met 'hierdoor'?

De grote vraag is nu natuurlijk: wordt onze rechtspositie met dit voorstel wel goed geregeld? Welke garanties biedt deze experimenteerregeling voor omwonenden?

- 1. Welke regels worden er vast gelegd? Wanneer wordt het experiment als geslaagd beschouwd? Wat voor gevolgen zijn er bij het al dan niet slagen van het experiment?**

Ad 1

Je zou denken: het gaat om het feitelijk gebruik van de banen. Er is een preferentietabel en daarin wordt de voorkeursvolgorde aangegeven.

Dan wordt een jaar gemonitord hoe de verdeling over de banen is verlopen. Dan weet je in hoeverre het is gelukt om baan A, B, C of D te gebruiken. Dat zegt iets over de hinder voor de mensen en dieren die onder de aan- en afvoerroutes wonen. (NB Met een correctie voor extra lussen en cirkels die in de praktijk dagelijks zich voordoen).

NB Daarbij wordt natuurlijk ook gekeken om welke redenen het wel of niet mogelijk was om voor de gewenste baan te kiezen. Daarbij kan geput worden uit meer dan tien jaar ervaring met baanvoorkeuren. Deze ervaring ontbreekt totaal in uw voorstel:

Bij BAS heb ik gevraagd naar de cijfers over 2019, 2020, 2021 en 2023:

- Welke banen zijn gebruikt? Absoluut en in percentages
- Wat waren de redenen om af te wijken van de gewenste volgorde?

En daarbij ook: hoe vaak is er rechtstreeks op een baan aangevlogen? Hoeveel extra lussen zijn er gemaakt en waar?

In de concept-toelichting lees ik echter dat niet het feitelijk baangebruikt bepaalt of het experiment al dan niet slaagt. Er staat:

heel iets anders gemeten wordt: niet het aa

En ook: Wordt er nu werkelijk naar onze inzichten en ervaringen gevraagd?

Wilt u echt dat wij serieus reageren op een voorstel tot verhoging van geluidsnormen? Met een paar boterzachte normen voor Schiphol.

Ja, boterzacht.

Want u stelt 'zo veel als mogelijk' 'strikt preferentieel baangebruik' als uitgangspunt. Dit was ook de afgelopen jaren het uitgangspunt. U stelt dat de voorgestelde regeling noodzakelijk is om dit baangebruik als uitgangspunt voort te zetten.

Het zou u sieren als u inhoudelijk ingaat op wat wij kunnen verwachten van dit concept. En inhoudelijk ingaat op mijn onderstaande vragen.

In de definitie van het strikt preferentieel baangebruik zit ook al: 'zo veel als mogelijk': zo veel als mogelijk de banen gebruiken die, volgens Schiphol, de minste hinder voor omwonenden opleveren.

U vraagt ons om hogere grenswaarden te accepteren, zodat het strikt preferentieel baangebruik kan worden voortgezet. En zodat de hub-functie kan worden voortgezet.

U geeft niet aan hoe het de afgelopen jaren is gegaan. U doet alsof u helemaal blanco een experiment gaat doen. **Maar u heeft al sinds 2010 ervaring met dit 'strikt preferentieel baangebruik'. U bent al meer dan een decennium bezig met een experiment! Wat heeft u daarvan geleerd? Wat zijn de cijfers? Wat zijn de ervaringen de afgelopen jaren, voor en na corona? Alleen zo kunt u inschatten en inzichtelijk maken wat uw voorstel zal betekenen voor omwonenden. Dat hebben wij nodig om te kunnen reageren!**

- Hoe vaak is het mogelijk gebleken om de preferente banen te gebruiken? Absoluut en in percentages
- Hoe vaak moest daar van worden afgeweken?
- Wat waren redenen om af te wijken?

Bijvoorbeeld:

- o weersomstandigheden
- o aantal luchtverkeersleiders en mate van geschooldheid
- o over-aanbod aan vluchten
- o te weinig geluidsruimte
- o baanonderhoud
- Hoe zit het met alle u-bochten en lussen? Een voorbeeld: de afgelopen weken werd er een paar keer dwars over de stad gevlogen. Maar niet naar de Oostbaan, er werd daarna een bocht gemaakt naar een andere baan. Als dat een preferente baan is, telt het dan als een baangebruik dat zo min mogelijk hinder oplevert?
- Hoe zit het überhaupt met alle u-bochten en lussen?

Wat gaat u meten met dit 'experiment'? Wanneer beschouwd u het als geslaagd? Wat zijn de gevolgen van al dan niet 'slagen' van het 'experiment'?

Wat zijn in uw voorstel redenen om te mogen afwijken en niet-preferente banen te kiezen?

Hoeveel 'niet-preferent-baangebruik' is toegestaan?

▪

Wat betekent het voor de onderwonenden van de strikt preferente banen?

Eigenlijk verwacht ik gaan inhoudelijk antwoord. Tegen beter in heb ik toch de vragen gesteld.

Er is kennelijk in mij nog een allerlaatste restje vertrouwen, dat ik uit het allerdiepst van mijn tenen moet halen. Misschien wilt u nu wel open en eerlijk met ons omwonenden omgaan. U bent onze overheid, of bent u belangenbehartiger van de luchtvaartlobby? Het laatste lijkt keer op keer het geval. In dat geval zal de civiele rechter ons uitkomst bieden. Onze rechtspositie bij u niet in goede handen.