



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
t.a.v. minister Madlener  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Uithoorn, 25 januari 2025

## **Betreft: Zienswijze op Tijdelijke regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2025**

Geachte minister Madlener,

De Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking) dient hierbij namens omwonenden een zienswijze in op de Tijdelijke regeling<sup>1</sup>.

**Wij wijzen de tijdelijke regeling zoals voorgesteld af omdat het onnodig en onredelijk bezwarend is voor de omgeving. De voorgestelde hinderbeperkende maatregelen verplaatsen de hinder maar verminderen deze niet. De enige passende hinderbeperkende maatregel is het terugbrengen van het aantal vliegbewegingen tot het niveau waarop Schiphol het baanonderhoud gewoon binnen de reguliere bedrijfsvoering kan afhandelen. Zoals ieder bedrijf. Daarom adviseren wij de minister om Schiphol de gevraagde ontheffingen en verhogingen van de grenswaarden voor 2025 niet te verlenen. Dat is in lijn met het door het vorige kabinet uitgezette beleid dat ontheffingen niet meer automatisch verleend worden als er geen passende hinderbeperkende maatregelen zijn getroffen.**

Wij baseren onze zienswijze op de volgende argumenten:

1. Baanonderhoud moet principieel als onderdeel van de reguliere bedrijfsvoering worden meegenomen in de operationele planning, zoals bij ieder bedrijf, en mag er niet toe leiden dat sommige gebieden meer hinder krijgen dan andere. Schiphol moet de planning van baanonderhoud inpassen in de reguliere operatie, en als dat niet mogelijk is, het aantal vluchten navenant terugbrengen. Hinderverplaatsing naar kwetsbare gebieden rond de secundaire banen als gevolg van baanonderhoud is onacceptabel.
2. De doorlooptijd van het groot baanonderhoud aan de Buitenveldertbaan van 20 weken (10 mei tot en met 28 september) is veel te lang. Van een professionele organisatie als Schiphol moet gevraagd worden dat deze periode wordt verkort door het inzetten van meer mankracht en materieel. Wij vinden dat de minister Schiphol de gevraagde ontheffing niet moet verlenen omdat de luchthaven aantoonbaar de eigen (financiële) belangen vooropstelt en de omgevingsbelangen negeert.
3. Bovendien is groot baanonderhoud aan de Buitenveldertbaan slecht gepland in de zomerweken, waardoor de extra overlast in onze wijken juist tijdens de zomer wordt gevoeld. Volgens de documentatie is dit nodig vanwege het feit dat het de-icing platform gedurende een deel van de werkzaamheden aan de Buitenveldertbaan niet beschikbaar

---

<sup>1</sup> [https://www.internetconsultatie.nl/onderhoud\\_banenstelsel\\_schiphol\\_2025/b1](https://www.internetconsultatie.nl/onderhoud_banenstelsel_schiphol_2025/b1)

is (p. 23 Informatiedocument). Daarom zou het onderhoud aan de Buitenveldertbaan niet in de winter kunnen gebeuren. Deze redenering is onjuist, want op Schiphol, net als op andere grote luchthavens, is ook de-icing aan de gate mogelijk<sup>2</sup>. Tot onze verbazing en verontrusting wordt in de externe review door Witteveen + Bos geen melding gemaakt hiervan. Dit scheidt weinig vertrouwen in de externe review.

4. De 9 voorgestelde hinderbeperkende maatregelen zijn onvoldoende onderbouwd en concreet gemaakt wat betreft aantallen (het lijkt om beperkte aantallen te gaan) en lokale gevolgen (welke gebied krijgt meer en welk minder hinder). Zo is bijvoorbeeld twijfelachtig of de uitplaatsing van een paar honderd vluchten naar Lelystad operationeel überhaupt gerealiseerd kan worden; informatie ontbreekt hoe deze verschuiving daadwerkelijk afgedwongen wordt. Schiphol belooft waarschijnlijk iets dat niet kan worden geleverd en niet kan worden afgedwongen. Bovendien zou deze uitplaatsing leiden tot hinderverschuiving naar andere gebieden, wat wij ten zeerste afwijzen.

Specifiek ten aanzien van de Aalsmeerbaan:

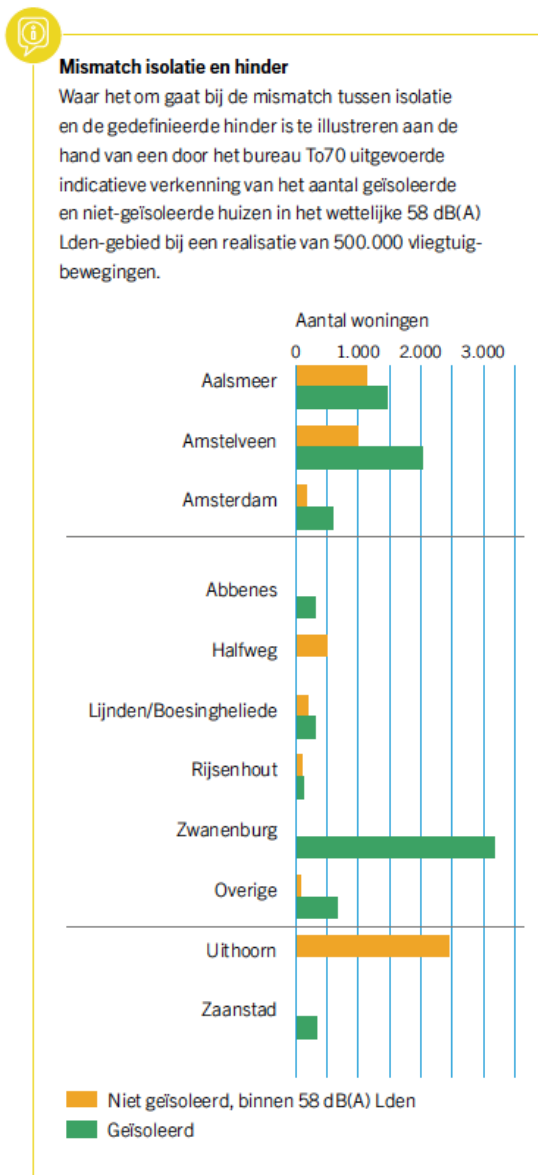
5. Tijdens het onderhoud aan de Buitenveldertbaan is de lengte van de Aalsmeerbaan ingekort; er kan niet meer van de kop van de baan gestart worden, maar alleen van de andere inritten (zogenaamde intersectiestarts). Dat deze intersectiestarts een toename van geluidhinder (zo'n 3 decibel) tot gevolg hebben in de binnengebieden van Aalsmeer en Uithoorn is al eerder aangetoond in het aan de Tweede Kamer gestuurde rapport van To70<sup>3</sup>. Maar in de documentatie en berekeningen bij de Tijdelijke regeling ontbreekt een beschrijving van deze gevolgen, die groot zullen zijn. Daarmee heeft Schiphol niet voldaan aan de eis om alle gevolgen voor de Aalsmeerbaan mee te nemen.
6. De voorgestelde hinderbeperkende maatregel 9, het verplaatsen van de zwaarste vliegtuigtypes tijdens de startpiek van de Aalsmeerbaan naar de Kaagbaan, is onvoldoende geoperationaliseerd. Zonder een harde operationele beperking en boete op niet-nakoming zal deze maatregel in de praktijk niet werken. Bovendien hebben de luchtverkeersleiding en gezagvoerders het laatste woord: als zij met een zwaarbeladen toestel van een intersectie willen starten en vanwege de extra kosten en tijd geen zin hebben in een extra taxirit naar de Kaagbaan dan zullen zij met meer motorvermogen en later los van de baan veel lager over onze woningen vliegen. Dat dit effect niet is meegenomen in de berekeningen maakt deze onvolledig en onjuist.
7. De tabel op pagina 1 en 2 van de Regeling bevat verschillende grenswaarden die vragen oproepen. Wetende dat de langdurige sluiting van de Buitenveldertbaan zal leiden tot meer vliegverkeer van de Aalsmeerbaan dat lager over onze woonwijken zal vliegen (omdat de baan verkort is) is het ongeloofwaardig dat de vervangende grenswaarde van handhavingspunt 25 bij Uithoorn lager is dan die in het huidige LVB, nl. 57,72 t.o.v. 57,91. Nog onwaarschijnlijker en onverklaarbaar (want een duidelijke toelichting ontbreekt) zijn de sterk verhoogde grenswaarden (boven het LVB niveau) in de kolommen "2025 incl. onderhoud" en "2025 excl. onderhoud", nl. 58,27 en 58,46. Daarbij is ook onverklaarbaar

---

<sup>2</sup> <https://www.upinthesky.nl/2018/02/21/de-icing-op-schiphol-fotospecial/>

<sup>3</sup> <https://www.ilent.nl/documenten/transport/luchtvaart/geluidsoverlast-luchtvaart/rapporten/feitenonderzoek-intersectiestarts-schiphol-aviation-consultants-to70>

dat het verschil tussen hhp 24 (Aalsmeer) en 25 (Uithoorn) in 2025 uitkomt op 2,51 dB Lden (incl. onderhoud) ten nadele van Uithoorn. Deze bijna-verdubbeling van geluid in 2025 moet een fout zijn. Wij wijzen er nogmaals op dat er in Uithoorn sprake is van een grootschalige achterstallige woningisolatie-opgave, zoals indertijd door voormalig voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol in zijn eindrapport<sup>4</sup> is geconstateerd. Bovendien blijkt uit de tabel dat Uithoorn nu de op twee na hoogste grenswaarde (van de 35) zou hebben terwijl dat onder het huidige LVB niet het geval is. PUSH wijst de tabel daarom af als onjuiste informatie.



Bron: Schiphol Vernieuwd Verbinden, Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021 – 2025, drs. Pieter van Geel, december 2020.

<sup>4</sup> <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-da36fb08-45f1-46a6-a5c7-ec054ccdb920/pdf>

8. Dat het effect van de toename van intersectiestarts van de Aalsmeerbaan niet zichtbaar is meegenomen in de berekeningen is zelfs onrechtmatig te noemen. In De Legmeer worden regelmatig geluidpieken tussen de 90 en 100 decibel gemeten (zie hieronder kleine selectie van gemeten piekgeluiden). Dit hebben wij schriftelijk op 18 november 2024 al gedeeld met minister Madlener. De grens van 80 dB(A) is een kritieke grens, waarboven gehoorbeschadiging kan optreden. Boven deze waarde moeten werknemers volgens de Arbowet gehoorbescherming krijgen<sup>5</sup> van hun werkgever. Dat betekent dat als onze kinderen buiten spelen zij eigenlijk gehoorbescherming moeten dragen. En als wij in de tuin zitten of een wandeling maken ook. De grote toename aan intersectiestarts van de Aalsmeerbaan zal deze onacceptabele niveaus van piekgeluiden verder verhogen. Maar dit is niet meegenomen in de berekeningen, waardoor deze ernstige gebreken vertonen, zoals hierboven al opgemerkt.

Decibel (Lamax)	Datum	Tijd
97	4-11-2024	21:08
88	7-11-2024	21:53
82	15-11-2024	21:14
83	23-11-2024	22:28
90	2-9-2024	08:35
89	3-9-2024	17:39
95	1-4-2024	16:23
80	7-11-2024	12:14
97	4-11-2024	21:08
88	7-11-2024	21:53
82	15-11-2024	21:14
83	22-11-2024	22:28
90	2-9-2024	08:35
89	3-9-2024	17:39
92	31-10-2024	12:23
85	1-11-2024	07:24
88	28-10-2024	21:49
90	28-10-2024	13:54
91	28-10-2024	10:38
90	22-10-2024	20:02
98 (100)	22-10-2024	16:23
94	13-10-2024	21:38
86	13-10-2024	21:35
87	6-10-2024	21:46
98	3-7-2024	17:29
92	25-11-2024	15:54

<sup>5</sup> <https://www.arboportaal.nl/onderwerpen/persoonlijke-beschermingsmiddelen/verschillende-soorten-persoonlijke-beschermingsmiddelen/gehoorbescherming>



Kortom, Schiphol moet zijn huiswerk opnieuw doen. De minister heeft de kans om een daad te stellen en de gevraagde ontheffing niet te verlenen vanwege de vele gebreken in de regeling, de ontbrekende en onjuiste informatie maar vooral vanwege het ontbreken van echte hinderbeperkende maatregelen.

Met vriendelijke groeten,  
Namens Stichting PUSH  
Mw M. Visser, voorzitter bestuur,  
[www.pushuithoorn.nl](http://www.pushuithoorn.nl)  
[pushuithoorn@gmail.com](mailto:pushuithoorn@gmail.com)