

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

CC: Pieter van Oord (President Schiphol)

Waarschuwing:

Risicovolle ontheffingsaanvraag Schiphol voor onderhoud Buitenveldertbaan

Geachte heer Madlener,

Als U de brief (zie onderstaand) leest van CEO van Oord, met daarin de reactie op vragen van Wethouder van Buuren (Gemeente Amsterdam), dan wordt duidelijk dat alle verantwoordelijkheid om mitigerende maatregelen te treffen tijdens de extreem lange onderhoudsperiode aan de Buitenveldertbaan bij U wordt neergelegd. Hij zou wel willen, maar kan niets doen. Zegt hij....

Daarnaast heeft de Gemeente Amsterdam besloten geen verdere stappen te ondernemen tegen Schiphol om haar burgers de beschermen tegen deze overlast. Ook al betreffen dit 5.000 extra landingen in 6 zomermaanden t.o.v. 4.000 landingen in totaal in een heel jaar. Daarnaast zijn er ook nog eens 200 nachtvluchten t.o.v. 0. Alle getallen komen overigens uit uw eigen onderzoek, je moet wel even goed zoeken om ze te vinden!

Dus U bent de enige die iets kan veranderen. U heeft eindelijk de keuze om de buitensporig gevolgen van de steeds langere onderhoudsperiodes aan preferente landingsbanen niet af te wentelen op de burgers van Amsterdam. U kunt nu eindelijk de knoop doorhakken en de keuze maken dat de z.g.n. geldmotor Schiphol niet volledig kan blijven doordraaien tijdens dergelijk uniek groot onderhoud. Want uniek is dit onderhoud. Onderstaand overzicht toont de duur van het groot onderhoud Buitenveldertbaan in de afgelopen 15 jaar:

2025 (iets meer dan 24 weken)
2016 (iets meer dan 6 weken)
2014 (iets meer dan 4 weken)
2010 (iets minder dan 4 weken)

Volgens van Pieter van Oord liggen er complexe capaciteitsafspraken die moeten worden nagekomen en waarin zou staan dat ten alle tijden aan deze afspraken moet worden voldaan. Dat zelfs een half jaar lang de binnenstad van Amsterdam terroriseren met laag (350m!!) overvliegende vliegtuigen, zelfs in de nacht, mogelijk moet worden gemaakt om te blijven leveren. Een dergelijke eenzijdige overeenkomst kan een bedrijf niet aangaan, helemaal een bedrijf dat het goede voorbeeld zou moeten geven; de Staat.

Wij, als gedupeerde burgers van Amsterdam, kunnen dit dan ook niet accepteren. Wij beschouwen een dergelijke eenzijdige overeenkomst als niet rechtmatig en adviseren om deze te verbreken, indien nodig middels een juridische weg.

Verder zijn er nog een aantal grote risico's die de ontheffingsaanvraag verder ontsieren en waar u rekening mee dient te houden, voordat u akkoord geeft op de aanvraag. Wij zullen deze nog even voor u opsommen:

- Personeelstekort

Personeelstekort leidt de afgelopen jaren voor uitval van verkeersleiders met sluiting van landingsbanen als gevolg. Als er een tekort is dan worden banen afgesloten. Meestal de Polderbaan. Als deze wordt afgesloten, dan moet de Buitenveldertbaan dit vaak opvangen en als die 6 maanden buiten werking is dan gaan deze naar de Schiphol Oostbaan. Die zijn nu niet meegerekend in de aantallen.

Lees dit onderstaande artikel en u voelt direct waar de schoen wringt.

<https://www.nhnieuws.nl/nieuws/340423/nh-airtime-waarom-lukt-het-maar-niet-om-luchtverkeersleiders-te-vinden>

- NAVO TOP

U weet er alles van dus wij hoeven u niet te melden dat dit een grote inpakt gaat hebben op reilen en zeilen op Schiphol. Schiphol geeft nu aan dat ze vluchten gaan minderen. Dat kennen we. Dat is vaak grootspraak.

- Wettelijke Stikstof Verplichting

Overigens is het voor ons nog onduidelijk of de uitspraak van de rechter, over het wettelijk te behalen stikstofdoel dat de staat moet halen, invloed heeft op dit gigantische stikstof producerende onderhoudsproject? 60 voetbalvelden asfalt worden vervangen, 30.000 m2 baggeren, 870.000 m2 renovatie omliggende gronden. Wij laten daar in ieder geval een expert naar kijken om de zien hoeveel NOx daarbij vrij gaat komen. Onze reactie volgt.

- Natuurvergunning maart 2025

Verder is er uiteraard de uitkomst van de natuurvergunning die in Maart 2025 op tafel moet komen. Dat is nog een hele verrassing, maar zal wel veel gedonder geven.

Ons advies is dan ook om het risicovolle megagrote onderhoudsproject aan de Buitenveldertbaan in de koelkast te zetten en eerst orde op zaken te stellen met de capaciteitscontracten, luchtverkeersleiders, NOx regeling en natuurvergunning en als dat is opgelost kan het groot onderhoud worden uitgevoerd met ook daadwerkelijk minder vluchten.

Met vriendelijke groet,

Bezorgde Bewoners van Amsterdam

Schiphol

Gemeente Amsterdam
T.a.v Mevrouw van Buren
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Baanonderhoud Schiphol 2025

Pieter van Oord
President & CEO

Datum 3-12-2024
PvO.2024.010

Geachte mevrouw van Buren,

Dank voor uw brief van 25 oktober 2024 en de zorgvuldige aandacht die u en uw collega's hebben besteed aan de ontheffingsaanvraag voor het onderhoud aan het banenstelsel.

Het periodieke onderhoud van de start- en landingsbanen is een essentieel onderdeel van de luchthavenoperatie en wordt al decennialang uitgevoerd om de veiligheid en betrouwbaarheid van het banenstelsel van Schiphol te waarborgen. Dit betekent dat baanonderhoud geen nieuw gegeven is, maar een terugkerend proces waarbij we ernaar streven de impact op de omgeving zoveel mogelijk te beperken. We realiseren ons echter dat onderhoud voor een deel van de omgeving nadelige effecten kan hebben, terwijl andere delen juist een tijdelijke vermindering van vliegbewegingen ervaren. Wij begrijpen dat het voorgestelde grote onderhoud aan de Buitenveldertbaan zorgen wekt over het leefklimaat en de effecten op de nachtrust van Amsterdammers, en willen graag onze aanpak en maatregelen verder toelichten.

Baanonderhoudstrategie

We werken volgens een zorgvuldig opgebouwde baanonderhoudstrategie, waarbij we de werkzaamheden clusteren en intensiveren om de totale doorlooptijd zo kort mogelijk te houden. Deze strategie stelt ons dan wel niet in staat de overlast voor de omgeving geheel weg te nemen, maar wel substantieel te beperken. Door deze aanpak is het volgende groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan pas weer over negen jaar nodig, in plaats van de gebruikelijke zeven jaar, waardoor toekomstige onderbrekingen verder beperkt worden.

Inzet van banenstelsel en impact op baangebruik

De manier waarop start- en landingsbanen worden ingezet voor de afhandeling van vliegverkeer, is afhankelijk van een aantal factoren. Alle banen die operationeel gezien inzetbaar zijn (en dus bijvoorbeeld niet zijn gesloten vanwege onderhoud), zullen in de praktijk ingezet worden volgens een vastgestelde preferentievolgorde, waarbij de start- en landingsbanen die de minste geluidshinder veroorzaken zoveel mogelijk worden ingezet. Omdat de Buitenveldertbaan niet een van de hoofdbanen is, staat deze laag in de preferentietabellen.

Amsterdam Airport Schiphol
Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol, Nederland
020 601 9111
Schiphol Nederland BV
KvK Amsterdam 34166504
NL08 ABNA 0545 6104 78 NL20 ABNA 0486 7493 04

Ondanks dat de Buitenveldertbaan een secundaire baan is, wordt deze in de praktijk onder bepaalde omstandigheden ingezet. Gedurende de periode dat deze baan gesloten is vanwege het baanonderhoud, zal, voor de weersomstandigheden waarin de Buitenveldertbaan normaal gesproken ingezet zou worden, gebruik gemaakt worden van andere start- en landingsbanen. Het specifieke effect van het baanonderhoud op het baangebruik brengen we momenteel in kaart. Tijdens de informatiesessie van dinsdag 26 november met de BRS en MRS hebben wij dit verder toegelicht.

De voorlopige verwachting is dat voor landend verkeer voornamelijk de Schiphol-Oostbaan vanuit het noordoosten meer wordt ingezet, en voor vertrekkend verkeer vooral de Kaagbaan richting het noordoosten. Het aantal nachtvluchten is een belangrijk punt in uw brief. De Buitenveldertbaan wordt normaal gesproken alleen in de nacht gebruikt als dat vanwege het weer noodzakelijk is (met name bij sterke westenwind). In de gevallen dat deze baan tijdens deze weersomstandigheden normaal gesproken ingezet zou worden, zal ook dit verkeer verplaatst worden naar de overige start- en landingsbanen, waaronder mogelijk de Schiphol-Oostbaan. Dit betekent niet dat er geen impact is, maar geeft wel perspectief.

Uitleg over huidige kaders en hinderbeperkende maatregelen

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft Schiphol gevraagd een pakket met passende mitigerende maatregelen te ontwikkelen voor het gebied waarvoor een toename in geluidbelasting wordt verwacht als gevolg van het onderhoud als onderdeel van de ontheffingsaanvraag. Zoals hierboven vermeld, is de inschatting dat met name het gebied onder de aanvliegroute voor landend verkeer op de Oostbaan te maken zal krijgen met meer vliegverkeer.

In samenwerking met de sector hebben wij onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn en hebben wij voorstellen uitgewerkt. Een van de maatregelen die is onderzocht, is het verlagen van de capaciteitsdeclaratie. Helaas zijn wij tot de conclusie gekomen dat aanpassing aan de capaciteit niet door Schiphol zelf kan worden geregeld; deze besluiten vallen onder de bevoegdheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit heeft er namelijk mee te maken dat, ook als de Buitenveldertbaan in onderhoud is, Schiphol in beginsel voldoende infrastructurele capaciteit heeft om de voor het zomerseizoen (S25) vastgestelde capaciteit operationeel te realiseren. De Oostbaan kan namelijk worden ingezet als vervanging van de Buitenveldertbaan in de periodes waarin dit nodig is. Ten tijde van de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie was er geen basis voor Schiphol om de (milieu)capaciteit anders vast te stellen dan hoe die is vastgesteld.

Er zijn daarnaast een aantal maatregelen opgenomen die volgens de sector wel maakbaar en veilig uitvoerbaar zijn. Omdat General Aviation een deel van het verkeer op de Oostbaan beslaat, hebben wij onder andere gekeken naar wat hier mogelijk mee zou zijn. Uw opmerkingen over General Aviation en de wens voor bindende in plaats van vrijwillige verplaatsing naar Lelystad Airport begrijpen wij goed. Echter hebben wij deze bevoegdheid niet. Het verplaatsen van deze vluchten is slechts één maatregel binnen een breder pakket dat we hebben samengesteld om de impact van onze activiteiten te minimaliseren.

In uw brief verwijst u naar een sluiting van de luchthaven in de nacht. Minister Madlener heeft een maatregelenpakket bij de Europese Commissie ingediend waarin onder andere een afname van het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 27.000 wordt voorgesteld en differentiatie van havengelden op basis van geluidsemissies. Dit pakket vormt een belangrijke basis voor verdere hinderbeperking en voor de beoogde juridische zekerheid

voor omwonenden. Binnen deze kaders heeft Schiphol zelf gepleit voor een nachtsluiting. In de uiteindelijke besluitvorming zijn deze voorstellen echter niet opgenomen in het huidige maatregelenpakket van het ministerie. Schiphol opereert dus op basis van de huidige vigerende kaders en heeft niet de bevoegdheid om de luchthaven 's nachts te sluiten of af te wijken van vastgestelde en vrijgegeven hoeveelheid vluchten.

ILS-testen en betrouwbaarheid

We begrijpen uw opmerkingen over de geplande ILS-testen en de bijbehorende restricties na het groot onderhoud. Tegelijkertijd zijn wij van mening dat het bundelen van de ILS-werkzaamheden met het groot onderhoud van de Buitenveldertbaan de meest efficiënte en minst belastende aanpak is. Door de werkzaamheden in één keer uit te voeren, voorkomen we dat de baan tweemaal langdurig buiten gebruik moet worden gesteld. Het alternatief zou zijn om de baan eerst voor 20 weken te sluiten vanwege het noodzakelijke baanonderhoud en later (op korte termijn) alsnog voor 12 weken af te sluiten. Dit zou aanzienlijke extra hinder opleveren. In beide gevallen geldt dat er na de 12 weken verplichte controlemetingen moeten plaatsvinden (14 dagen) gevolgd door een wettelijke betrouwbaarheidstermijn (30 dagen). Voor nadere informatie over de noodzaak en de planning van de ILS-vervanging verwijzen wij u graag naar Luchtverkeersleiding Nederland.

Communicatie en vervolg

Wat betreft communicatie: wij waarderen uw oproep tot proactieve en transparante communicatie en zien dit als een kans om in de toekomst nog beter samen te werken. We staan open voor uw suggesties en kunnen bijvoorbeeld bespreken hoe wij u in eerdere fases van het proces kunnen informeren. Ook zullen we uw advies vragen bij de communicatie-uitingen richting bewoners. U weet immers als geen ander via welke kanalen zij geïnformeerd willen worden.

Wij vertrouwen erop dat deze toelichting u inzicht biedt in onze aanpak en onze inzet om hinder voor Amsterdammers zoveel als mogelijk te beperken. Graag blijven wij met u hierover in gesprek.

Met vriendelijke groet,

Met vriendelijke groet,
Royal Schiphol Group



Pieter van der Meer
Presid. & CEO