

## BIJLAGE BIJ REACTIE INTERNETCONSULTATIE “Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023” H. DE JONG

Ik sluit me aan bij de bezwaren zoals geformuleerd door Schiphol Watch:

De documenten die het ministerie publiceert met deze consultatie zijn onduidelijk opgesteld: lange rijen getallen, zonder vergelijking tussen de oude en de nieuwe situatie. De oude situatie moeten geïnteresseerden er zelf maar bijzoeken, in weer andere documenten in zo mogelijk nog diepere krochten van het internet.

Maar waar het op neerkomt, is simpel. Schiphol moet zeer regelmatig onderhoud plegen aan de startbanen, maar weigert dan tijdig de capaciteit van het vliegveld terug te schroeven. In plaats daarvan worden niet-preferente banen veel intensiever en langer ingezet.

**Capaciteit verminderen** Bij onderhoud aan het snelwegennet in ons land wordt het verkeer nooit omgeleid naar provinciale wegen of dwars door dorpskernen, evenmin worden de vrachtwagens 's nachts door de achtertuinen van de burger geleid. Dat wordt niet geaccepteerd in ons land. In plaats daarvan verlaagt I&W de wegcapaciteit, worden delen van de weg afgezet en worden de weggebruikers gewaarschuwd zodat ze er rekening mee kunnen houden.

Dat kan op Schiphol natuurlijk net zo goed gebeuren. Het aantal starts en landingen tijdelijk terugbrengen, zodat het vliegverkeer wel blijft passen in de toch al uiterst soepele normen. Maar dat gebeurt niet. I&W kiest ervoor in dit geval het verkeer wél om te leiden over de spreekwoordelijke dorpjes en B-weggetjes.

Een teer punt in de voorgenomen plannen is dat de minister onvoldoende motiveert waarom het in het geval van de luchtvaart wel acceptabel zou zijn om nog meer overlast en onveiligheid te veroorzaken tijdens het onderhoud, zelfs ten koste van de nachtrust van tienduizenden burgers.

Wrang is dat de minister met dit voorgenomen besluit een uitzondering wil maken op het Luchthavenverkeersbesluit uit 2008, dat zelfstandig al op onrechtmatige wijze tot stand is gekomen.

**Omvliegen eenvoudig** Het is volkomen onacceptabel dat er voor Schiphol juist méér overlast wordt ingepland, temeer daar het vliegverkeer veel flexibeler is dan het verkeer over de weg. Met het grootste gemak kunnen toestellen uitwijken naar andere vliegvelden om het onderhoud op Schiphol te vermijden.

In zo'n geval zal nog steeds iedere reiziger en iedere kilogram vracht de bestemming kunnen bereiken. Misschien niet via een directe verbinding of met

enige vertraging, maar dat is voor wegverkeer evengoed een geaccepteerd aspect van de wegwerkzaamheden. Luchtverkeer wordt daarom slechts marginaal gehinderd bij een afnemende capaciteit van Schiphol.

Als het tegendeel het geval zou zijn, had de minister dat moeten beargumenteren in zijn voorgenomen besluit. Dat is niet gebeurd.