

Uithoorn, 23 november 2022

Geachte minister van I&M  
Beste mijn heer Harbers,

Ik reageer in het kader van de internetconsultatie op uw voornemen een besluit te nemen op het volgende verzoek van Schiphol:

*Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023 voor. Vanwege Europese regels over veiligheid moeten op Schiphol jaarlijks onderhoudswerkzaamheden aan het banenstelsel worden uitgevoerd. Schiphol heeft het ministerie gevraagd om tijdens de onderhoudsperiode in 2023 af te kunnen wijken van de standaardregels in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol over baan- en routegebruik. Ook is verzocht om vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting vast te stellen.*

Ik ben tegen de toekenning van de door Schiphol gevraagde mogelijkheid om af te wijken van de standaardregels tijdens de onderhoudswerkzaamheden die ze voornemens is in 2023 uit te voeren. Het ware beter om gedurende het onderhoud de vluchten van de betreffende banen eenvoudigweg te schrappen en door een alternatieve vervoersmodaliteit te laten voltrekken.

Ik probeer het waarom uit te leggen twee vergelijkingen:

- 1) De Nederlandse Spoorwegen maken gebruik van de railinfrastructuur die door Prorail onderhouden wordt. Bij tijd en wijle vind er aan belangrijke spoorwegen groot onderhoud plaats en vervallen de geplande treinritten. Passagiers wordt gevraagd op een ander moment te reizen of met een andere reismethode. Bijvoorbeeld auto of bus. Er is geen valide reden om dat bij de luchtvaart niet te eisen. Tijdens onderhoud even geen vluchten mogelijk.

Nog een vergelijking:

- 2) Toen een paar jaar geleden een deel van de A10 een tijd buiten gebruik was, deelde Rijkswaterstaat openbaar vervoer tickets uit aan gebruikers van die snelweg. Een deel van die gebruikers is sindsdien met het openbaar vervoer blijven reizen.

Dat zou Schiphol nu ook kunnen doen. Snijden in regionale vluchten en de passagiers een treinticket aanbieden. De vluchten die daarmee worden uitgespaard, zouden ruimte kunnen maken voor intercontinentale vluchten die nu een andere baan zouden moeten gebruiken, zonder dat het aantal vluchten op die baan hoeft toe te nemen.

Waarom is dat noodzakelijk:

De omgeving van de Luchthaven wordt al veel te veel overbelast. Uitstoot van Stikstof en CO2 valt het meest op, maar ook andere uitstoot waaronder kankerverwekkende stoffen in de uitlaat van de vliegtuigmotoren spelen hier een belangrijke rol. Daarnaast is de stikstof depositie in de regio ver boven de norm die nog als redelijk voor de omgeving beschouwd kan worden. In de berekeningen die gehanteerd worden telt men de NOx uitstoot gedaan boven 900m niet mee, terwijl die uitstoot wel degelijk neerslaat op de omgeving. Misschien meer verdund, maar desalniettemin. Dat moet minder en het feit dat er momenteel boeren bedrijven in Utrecht en Gelderland worden uitgekocht teneinde de stikstofruimte van die bedrijven aan de luchthaven toe te kennen onderstreept het feit.

Door toestemming te geven tijdens het grote onderhoud dezelfde aantal vliegbewegingen toe te blijven staan, maar dan via andere aanvlieg- en uitvliegroute's en op tijden waarop die uitvlieg- en aanvliegroute normaliter niet gebruikt kan worden, wordt de overlast verplaatst naar gebieden die nu al ver boven hun capaciteit zitten.

Burgers krijgen nog meer dan nu ernstige geluidsoverlast te verduren. De definitie van nacht (tussen 23:00 en 6:00 is al een gotspé, volwassen mensen hebben 8 uur slaap nodig en niet 7, laat staan jonge kinderen die eigenlijk na 19:00 rust verdienen)). Geluidsoverlast is een factor waardoor de slaap ernstig wordt verstoord. Dat heeft

negatieve effecten op de geestelijke gezondheid. Mensen raken structureel vermoeid en hun afweersysteem wordt daar door verslechterd.

Uitstoot van uitlaatgassen die slecht zijn voor de gezondheid worden in deze gebieden verhevigd en uitgestrooid over mensen van wie het afweersysteem door de geluidoverlast toch al onder druk staat. De overheid zou de omwonenden tegen deze overlast moeten beschermen en het bedrijf dat dit veroorzaakt, zou bescheiden een stapje terug moeten doen. Dat is de enige juiste optie.

Door nu medewerking aan deze gevraagde toestemming te weigeren laat het ministerie zien eindelijk eens serieus de belangen van de bewoners te gaan verdedigen. Dat is immers de centrale taak van de overheid zoals in de sociale grondrechten die in de grondwet beschreven staan.

Hoe maken we hier gelijk een kans van:

Door alternatieve vervoersmodaliteiten te faciliteren tijdens de onderhoudswerkzaamheden kan na afloop van de onderhoudswerkzaamheden meteen geanticipeerd worden op krimp van de lokale en regionale luchtvaart door de bestemmingen die dichtbij genoeg liggen niet meer opnieuw per vliegtuig te bedienen, maar alternatief per KLM/NS trein. Beter voor de natuur, beter voor omwonenden en passagiers kunnen laagdrempelig in en uitchecken en ontspannen hun reis maken van stadscentrum naar stadscentrum.

Samengevat.

- Geen verplaatsing van nachtvluchten,
- Geen uitbreiding van nachtvluchten
- Geen verplaatsing van uitstoot van schadelijke uitlaatgassen boven andere natuurgebieden en woongebieden.
- Geen uitstoot van NOx tijdens de onderhoudswerkzaamheden.
- Geen toename van het gebruik van andere start en landingsbanen tijdens de onderhoudswerkzaamheden.
- In plaats daarvan aanbieden van alternatief vervoer voor de middellangeafstand, vergelijkbaar met de OV kaarten die automobilisten die normaliter over de A10 reden indertijd van Rijkswaterstaat kregen.
- De NS en KLM laten samenwerken om deze middellange regionale bestemmingen per trein te gaan bedienen.
- En deze vervoersoptie te handhaven na de onderhoudswerkzaamheden, zodat daadwerkelijk een begin kan worden gemaakt met de krimp van de luchthaven.

Hoogachtend