



## Reactie m.b.t. tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023

Hoofddorp, 28 November 2022

Onderhoud is een onderdeel van de normale operaties op Schiphol. Ieder jaar is er jaarlijks en klein onderhoud aan alle banen. Daarnaast is er vrijwel ieder jaar sprake van groot onderhoud aan één van de banen.

Bij het huidige geluidssysteem worden de gevolgen volledig afgewenteld op de omgeving. Handhavingpunten worden verhoogd en baangebruik tabellen worden vervangen. Zoals ook blijkt uit de Internetconsultatie wordt dit door omwonenden als onrechtvaardig ervaren. Ook zonder onderhoud is de geluidsbelasting al bijzonder hoog en wordt de maximaal geadviseerde waarde door de WHO bijzonder ruim overschreden.

Met onderhoud is de overschrijding nog veel hoger en met name bij gebieden die nu ook al zwaar belast worden. Daar komt nog bij dat de overlast door onderhoud zoals die de afgelopen jaren is opgetreden ook nooit gepresenteerd is bij het opstellen van het Aldersakkoord en bij berekeningen van het daarna opgestelde MER bij het concept LVB.

Ieder jaar worden omwonenden geconfronteerd met een onderhoudsplan dat een voldongen feit is en grote overlast veroorzaakt. Technisch is niets meer te veranderen en het ministerie heeft in de afgelopen jaren de gevraagde ontheffing door Schiphol onverkort overgenomen. Door deze systematiek is er ook geen enkele prikkel voor Schiphol om het onderhoud met minder overlast voor de omgeving uit te voeren.

Technieken die op andere luchthavens worden toegepast en op Schiphol tot minder overlast zouden kunnen leiden zijn door Schiphol afgewezen. Suggesties door Witteveen + Bos die tot verbetering kunnen leiden zijn ook door Schiphol als onhaalbaar bestempeld. Daarbij heeft Witteveen + Bos aangegeven dat Schiphol niet heeft aangetoond dat deze suggesties onmogelijk zijn. De doorlooptijd voor het komende onderhoud aan de Zwanenburgbaan is enkel plausibel gegeven de beperkingen die Schiphol zelf aangeeft en niet verder onderzocht zijn.

Daarbij hebben omwonenden al jaren eerder gewezen op het oplossen van zaken als capaciteitstekorten bij aannemers en leveranciers van materialen. Dat Schiphol te weinig capaciteit heeft gecontracteerd om gepland door te werken in de nacht en het weekeinde is nu geen geldig argument waarom het onderhoud niet korter had gekund dan nu gepland. Het is voor ons dan ook onbegrijpelijk dat het ministerie in de concept regeling constateert dat er geen aanleiding is om aan te nemen dat het onderhoud in een aanzienlijk korter



Bewoners Omgeving Schiphol

tijdsbestek uitgevoerd zou kunnen worden. Dit komt bij ons over als het tekenen bij het kruisje van de door Schiphol ingediende ontheffingsaanvraag.

Het afgelopen onderhoud aan de Aalsmeerbaan heeft een zware tol geëist van omwonenden. Voorbeelden van schrijnende situaties van omwonenden zoals het vluchten uit hun eigen huis zijn te vinden bij de Internetconsultatie. Ook omwonenden die minder overlast ervaren en in het verleden welwillend tegenover Schiphol stonden zijn van mening dat het nu de spuigaten uitloopt en grenzen zijn overschreden. Diezelfde omwonenden dreigen nu weer vele maanden van zware overlast tegemoet te gaan. Het aankomende onderhoud is technisch niet meer te stoppen in de huidige vorm. Schiphol heeft het ministerie en omwonenden de facto voor een voldongen feit gesteld.

Wij vragen de minister dan ook dringend om de goedkeuring van het uitvoeren van het aankomende onderhoud 2023 te combineren met aanvullende bepalingen die daadwerkelijk bescherming bieden voor omwonenden die ernstig getroffen dreigen te worden door deze plannen. Deze bepalingen dienen tot gevolg te hebben dat er nauwelijks extra overlast is ten opzichte van de normale (op zich al zware) overlast zonder onderhoud. Daarnaast verwachten wij dat de ORS/MRS betrokken wordt bij het opstellen van regelingen die een structurele oplossing bieden voor de overlast door onderhoud na 2023.

Hoogachtend, namens de bewonersdelegatie Omgevingsraad Schiphol,

Matt Poelmans