

Zienswijze Tijdelijke regeling groot baanonderhoud 2023¹

De bewonersorganisaties rond de Aalsmeerbaan² in de ORS dienen hierbij ernstige bezwaren in tegen de voorgenomen Tijdelijke regeling groot baanonderhoud 2023.

Er is grote onrust ontstaan op sociale media, bij de betrokken gemeenten³ en bij onze bewonersorganisaties over de Tijdelijke regeling en met name over de tijdelijke opheffing van het verbod op nachtvluchten op de Aalsmeerbaan. Een van de omwonenden schreef: *“Dat we in paniek zijn is iets overdreven maar we zijn danig overstuur van dit bericht. De verstoring van onze nachtrust zal grote consequenties hebben voor onze gezondheid en functioneren, dit gaat alle perken te buiten. Hopelijk kunt u dit voorkomen, het kan toch niet zo zijn dat Schiphol ons zo kan treffen. Al onze hoop is op uw organisatie gericht.”*

Procedurele bezwaren

1. Gebrekkige documentatie

De Tijdelijke regeling is in consultatie gebracht op 5 november 2022 met sluitingsdatum 1 december. Echter, de volledige documentatie over de Tijdelijke regeling is pas op 24 november gepubliceerd. Op dat moment waren al meer dan 1000 reacties op de website ingediend. Geconstateerd moet worden dat deze reacties gebaseerd zijn op onvolledige documentatie.

2. Verkorting termijn

Als gevolg van de gebrekkige documentatie (onder 1) is de initiële termijn van 5 november tot 1 december voor het indienen van zienswijzen is de facto verkort tot slechts een week, nl. van 24 november tot 1 december. Om aan omwonenden te vragen binnen een week een reactie in te dienen is onzorgvuldig en onbehoorlijk, zeker gezien de zwaarte van de beslissing die sommigen boven het hoofd hangt, namelijk het opheffen van het verbod op nachtvluchten van de Aalsmeerbaan en het gevaar van grote gezondheidsschade als gevolg daarvan.

3. Onduidelijkheid internetconsultatieprocedure

Op de website is bij “veel gestelde vragen”⁴ geen indicatie opgenomen over de termijn waarbinnen zienswijzen normaliter ingediend kunnen worden. Dit geeft geen

¹ https://www.internetconsultatie.nl/tijdelijke_regeling_groot_baanonderhoud_schiphol_2023/b1

² <https://omgevingsraadschiphol.nl/organisaties/>

³ <https://www.meerbode.nl/grootschalig-baanonderhoud-schiphol/>; <https://www.aalsmeer.nl/bestuur-organisatie/persbericht/nog-drie-dagen-bezwaar-nachtvluchten-aalsmeerbaan>; https://www.uithoorn.nl/Home/Nieuws_en_actualiteiten/Nieuws/2022/November/Grootschalig_baanonderhoud_Schiphol_in_2023_wat_betekent_dat_voor_Uithoorn

⁴ <https://www.internetconsultatie.nl/veelgesteldevragen>

duidelijkheid naar burgers toe, waardoor dit “nuttige instrument” (citaat website) aan waarde inboet. Omwonenden zijn door genoemde factoren hierboven niet in de gelegenheid gesteld om “suggesties te doen over de kwaliteit en uitvoerbaarheid van de regeling”. (citaat website).

Ook wordt niet duidelijk gemaakt op welke manier de ingediende zienswijzen worden verwerkt in de concept regeling. Wordt er daadwerkelijk rekening gehouden met de inbreng van omwonenden?

4. Geen advies gevraagd aan ORS

Pas op 28 november is een informatiesessie voor de huidige ORS leden georganiseerd met de volledige informatie. Wij merken op dat tot 1 januari 2023 de ORS⁵ nog steeds als wettelijk adviesorgaan functioneert: “De Omgevingsraad Schiphol is de plek waar alle partijen en vraagstukken bij elkaar komen om over deze balans te onderhandelen, informeren en consulteren.”

Vanwege de grote onrust onder omwonenden heeft de KCCA de ORS gevraagd om (ongevraagd) een advies aan de minister van I en W uit te brengen, en ter bespreking aan te bieden op het laatste ORS Regioforum van 16 december 2022.

Inhoudelijke bezwaren

5. Vrijstelling starts Aalsmeerbaan tussen 23:00 en 6:00 uur onvoldoende onderbouwd

De voorgestelde opheffing van het verbod op nachtvluchten op de Aalsmeerbaan (onder art. 3 Vrijstellingen) is in strijd met de huidige wet- en regelgeving en het bestendige baangebruik:

- a. LVNL⁶: “Baangebruik in de nacht tussen 22.30 en 06.00 uur: Gedurende de nacht is één baan voor startend en één baan voor landend verkeer in gebruik. In principe worden alleen de Polderbaan en de Kaagbaan ingezet.”
- b. In de concept Tijdelijke regeling op pagina 13 staat: “Omdat de Aalsmeerbaan ’s nachts sowieso gesloten is, heeft dit geen gevolgen voor de afhandeling van het vliegverkeer in de nacht.”
- c. In de concept Tijdelijke regeling op pag. 21 staat: “De Aalsmeerbaan wordt ’s nachts in principe niet gebruikt. Deze baan is in de nacht gesloten.”
- d. Schiphol⁷: “Ook gelden er ’s nachts andere vliegroutes, die minder overlast veroorzaken. Zo zijn de Aalsmeerbaan en de Schiphol-Oostbaan niet in gebruik. En mag de Zwanenburgbaan alleen voor startend verkeer in zuidelijke richting worden gebruikt. Alleen bij noodgevallen waarbij de veiligheid in het gedrang komt, kunnen we hiervan afwijken.”

Het uitvoeren van baanonderhoud is onderdeel van de reguliere operaties op Schiphol en geen “noodgeval” waarnaar de Schiphol website verwijst.

6. Baanpreferentietabellen zijn onjuist

In de tabellen 2 en 5 wordt bij de condities verwezen naar de daglichtperiode (UDP) terwijl de tabel volgens het kopje handelt over de nachtperiode van 23:00 tot 6:00 u.

⁵ <https://omgevingsraadschiphol.nl/organisatie/>

⁶ <https://www.lvnl.nl/omgeving/baangebruik>

⁷ <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-als-buur/pagina/vliegroutes-en-baangebruik/>

(NB. Op 2 januari 2023 komt de zon op om 8:50 u en op 19 april 2023 om 6:36 u.). Ook wordt de Aalsmeerbaan in de preferentietabellen voor de nachtperiode niet genoemd, terwijl wel vrijstelling wordt aangevraagd? Is vrijstelling alleen van toepassing in noodgevallen in verband met de veiligheid, zoals op de Schiphol-website (zie 5.d) is aangegeven?

7. Vrijstelling in strijd met PAGS

De vrijstelling is bovendien in strijd met het Schipholbeleid dat de minister heeft ingezet en waarin bescherming van omwonenden in de Zuidoosthoek een hogere prioriteit krijgt. In de Programmatische Aanpak Geluid Schiphol (PAGS)⁸ die op 25 februari 2022 naar de Tweede Kamer is gestuurd wordt een woningisolatieprogramma aangekondigd voor het hele Schiphol-gebied, inclusief de Zuidoosthoek. Een van de aanleidingen voor de PAGS is dat er ca. 4500 huizen⁹ binnen de 58dB Lden contour in Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn (ca. 10.000 omwonenden) niet zijn geïsoleerd tegen geluid; dit gebied, waar vele jonge gezinnen wonen, is daardoor extra kwetsbaar. Dat geldt voor de situatie overdag, maar natuurlijk nog meer voor de nacht. Het opheffen van het verbod op nachtvluchten terwijl bekend is dat hierdoor ca. 10.000 omwonenden potentieel ernstige gezondheidsschade wordt toegebracht is niet te rijmen met de PAGS.

8. Baanonderhoud moet binnen bestaande operationele activiteiten plaatsvinden

Baanonderhoud is een reguliere activiteit en dient binnen de bestaande dienstregeling uitgevoerd te worden met zo min mogelijk schade aan de omgeving. Vermindering van de baancapaciteit als gevolg van baanonderhoud zou in eerste instantie moeten worden opgevangen door vermindering van het aantal vluchten.

Ook zijn er andere mitigerende maatregelen die kunnen worden ingezet, zoals (langer) doorwerken in de nacht of weekend, inzetten van meer mensen, gebruik van ander of meer materiaal en machines, andere volgorde van werkzaamheden. Witteveen+Bos concluderen (pag. 3) dat *“niet is aangegeven wat het effect van mogelijke versnellingen (bijvoorbeeld werkzaamheden in de nacht uitvoeren, geen beperkingen vanuit de operatie) kan zijn”* en (pag. 4): *“De onderbouwing van de uitgangspunten en daarmee de mate van transparantie en uitlegbaarheid voor de omwonenden laat echter nog te wensen over. Er is niet duidelijk en herleidbaar onderbouwd waarom de werkzaamheden niet sneller uitgevoerd kunnen worden.”* Uit de toelichting en IAK is niet op te maken of en zo ja, welke mitigerende maatregelen zijn overwogen om te voorkomen dat er gedurende lange tijd moet worden afgeweken van de reguliere baanpreferentietabellen, waardoor kwetsbare gebieden, die normaal beschermd worden, een groot deel van het jaar extra belast zullen worden. Behoud van de nachtsluiting van de Aalsmeerbaan had een van de uitgangspunten bij het maken van de planning baanonderhoud moeten zijn. Bovendien had gemotiveerd moeten worden op welke manier economische motieven zijn afgewogen tegen de gezondheidsschade die in kwetsbare gebieden rond Schiphol zal optreden door het gewijzigde baangebruik.

⁸ <https://open.overheid.nl/repository/ronl-31f2b317d4c17c16a19c3dcaa6ff4dff0abae0dd/1/pdf/bijlage-beslisnota-kamerbrief-programmatische-aanpak-geluid-schiphol-basispakket.pdf> en <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/02/25/programmatische-aanpak-geluid-schiphol-isolatieprogramma>

⁹ Eindadvies Schiphol Vernieuwd Verbinden, pagina 32:

<https://omgevingsraadschiphol.nl/nieuws/verbindingsplan-schiphol-en-omgeving-2021-2025/>

9. Impact op Natura2000 gebieden niet in kaart gebracht

In de toelichting en IAK ontbreken overwegingen ten aanzien van de mogelijke impact op de Natura2000 gebieden in de Zuidoosthoek, nl. de Oostelijke Vechtplassen en de Botshol, maar ook andere natuurgebieden zoals de Nieuwkoopse plassen. Door ander baangebruik zal de depositie van stikstof anders neerslaan in deze gebieden. Over de manier waarop is vastgesteld dat de situatie in geen van de Natura2000 gebieden zal verslechteren, hetgeen een eis is van de Europese richtlijn, ontbreekt iedere informatie. Voor implementatie van de Tijdelijke regeling dienen deze effecten in kaart gebracht te zijn en het baangebruik zo nodig aangepast. Ook ontbreekt informatie over de noodzaak om een vergunning aan te vragen voor de bouwwerkzaamheden die het baanonderhoud met zich meebrengt (zoals het verwijderen en leggen van asfalt, toename van vervoersbewegingen door vrachtwagens). Ook is het onduidelijk of Schiphol aan de leveranciers eisen heeft gesteld ten aanzien van het zo milieuvriendelijk mogelijk uitvoeren van deze activiteiten (bijvoorbeeld de verplichting om elektrische voertuigen te gebruiken).

Conclusies

- Deze internetconsultatie vertoont procedureel en inhoudelijk ernstige gebreken waardoor de uitkomsten o.i. niet gebruikt kunnen worden voor het formuleren van beleid en het implementeren van deze Tijdelijke regeling.
- De Tijdelijke regeling dient herzien te worden, en, met inachtneming van de bovenstaande bezwaren, aangepast en beter gemotiveerd opnieuw in consultatie gebracht te worden.
- Tot die tijd dient het geplande baanonderhoud niet op de voorgestelde manier te worden uitgevoerd (moratorium).

Met vriendelijke groeten, namens de KCCA,

M. Visser, delegatieleider

Kiesmannen- en vrouwen van het Kies College Cluster Aalsmeerbaan Omgevingsraad Schiphol: E. de Leeuw (voorzitter), T. van den Belt, W. Brouwer, N. 't Hart, M. Hörfarter, T. Kreike, P. van der Maat, P. Pit (plv CV Aalsmeerbaan Buitengebied), R. Plasmeijer, A. Steenwinkel, M. Visser (CV Aalsmeerbaan Buitengebied – delegatieleider KCCA), G. Wise, R. Wortel (plv CV Aalsmeerbaan Binnengebied). Email: kcca.orsbewoners@gmail.com