



Per mail: Cie.iw@tweedekamer.nl
zuidholland@pzh.nl
secrbaljeu@pzh.nl
secretariaat@nieuwkoop.nl

Nieuwkoop, 16 januari 2024.

Geachte minister I en W, geachte heer Harbers,

Via de pagina internetconsultatie hebben wij kennis genomen van uw voornemen om Schiphol ruimte te geven voor groot baanonderhoud voor het jaar 2024.

U geeft burgers en omwonenden de gelegenheid te reageren en van deze gelegenheid maken wij graag gebruik.

Algemeen:

Zoals art. 8.23 zegt is Minister bevoegd om ontheffingen te verlenen. Dit zit besloten in het woordje "kan". Maar nergens staat dat u verplicht bent deze "gebruiks"regels aan te passen. De minister van Infrastructuur en Milieu kan regels aanpassen indien er naar zijn oordeel een belemmering optreedt van het normale gebruik van de luchthaven.

De vraag die moet worden gesteld en beantwoord is of een normaal gebruik mogelijk is tijdens de periode van onderhoud.

Dat begint natuurlijk met onderhoud. Kan het onderhoud zo op tijdstippen worden uitgevoerd dat het gebruik van het vliegveld zo veel mogelijk gewoon doorgaat bijv. door dag en nacht door te werken en de periode van buitengebruikstelling van een baan zo klein mogelijk te maken?

Hoeveel vliegtuigbewegingen (vtb) dreigen verloren te gaan door deze noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden?

Welke onderhoudswerkzaamheden kan men zodanig inpassen en inmeten dat er minder verlies aan vtb optreedt?

Hoeveel verlies aan vtb is voor Schiphol aanvaardbaar om te kunnen spreken van een normaal gebruik?

Van dit type vragen en de antwoorden daar op, vinden wij niets terug.

Niet bij Schiphol, niet bij adviesbureau's en ook niet bij het ministerie.

Waarom is er van uit het ministerie geen tegendruk om meer aandacht te vragen voor leefbaarheid, omwonenden en woonomgeving?

Naast deze vragen hebben wij nog een andere vraag. Wordt er wel alleen onderhoud uitgevoerd of wordt de gelegenheid meteen gebruikt om de vluchtbegeleiding nog verder te optimaliseren, zodat de frequentie van vluchten per baan in de toekomst nog verder kan worden opgevoerd. Kortom worden de landings-/startbanen voorbereid op een voor ons onwenselijke toekomst?

Er is een gebruiksprognose van 460.000 vtb en die moet blijkbaar geacommodeerd worden.

Waarom is er bij het vaststellen van de gebruiksprognose voor 2024 geen rekening gehouden met het feit dat er zowel regulier als groot onderhoud nodig was? Feitelijk een jaarlijks terugkerend

fenomeen dat men kan inplannen en dat men kan meewegen met het vaststellen van een gebruiksprognose.

U stelt een te ruime gebruiksprognose vast en gaat vervolgens via een uitzonderingsregel en aanpassingen van 3 elementen een abnormale gebruik toestaan:

De baanpreferentie wordt aangepast
 Alternatieve banen voor de nachtvluchten
 Vervangende grenswaarden ophogen

Even een terugblik:

Puntnr. Lden	LVB 2008	Grenswaarde 2019	Grenswaarde 2024
24	57.56	57.65	57.86
25	57.91	57.94	58.00
26	55.43	55.69	55.99
27	56.19	56.41	56.61
28	55.51	55.91	56.20
29	57.04	57.18	57.33
30	57.46	58.22	60.15
31	58.78	58.93	58.99
32	56.96	57.17	57.97

Puntnr. Lnight	LVB 2008	Grenswaarde 2019	Grenswaarde 2024
18	47.51	48.81	49.82
19	46.02	46.49	46.57
20	46.15	46.95	47.52
21	43.75	43.88	43.74
22	44.17	44.42	44.39
23	45.79	45.80	46.71

Hierboven in de tabellen zijn de grenswaarden conform het LVB 2008 en de uitzonderingssituaties die worden veroorzaakt door groot onderhoud aan de Kaagbaan in resp. 2019 en 2024 weergegeven.

Er vallen twee dingen op: ten eerste het permanent snoepen aan het oprekken van grenswaarden om de groei te faciliteren.

En ten tweede waarom moeten er voor baanonderhoud aan de Kaagbaan in 2024 hogere grenswaarden worden verleend dan in 2019. Onderhoud is onderhoud. Het verschil zit gewoon in de voortdurende groei van de luchtvaart die moet worden gefaciliteerd. Want als je de sprookjes zou geloven zijn vliegtuigen stiller geworden en worden ze steeds stiller. In zo'n werkelijkheid zouden de grenswaarden naar beneden kunnen worden bijgesteld. We zien die beweging echter op geen enkele manier optreden.

Aan 2019 bewaren we zeer slechte herinneringen vanwege de extreme overlast omdat de secundaire Aalsmeerbaan ook toen feitelijk werd ingezet als primaire baan. U herhaalt die truc dit jaar met nog meer oprekking van de grenswaarden. Ofwel er is geen enkel leereffect en geen mededogen.

Terug naar nu:

Op 14 november afgelopen jaar gaf u een interview aan RTL-nieuws. Daarin kwamen 2 dingen naar voren:

Citaat 1: We moeten uiteindelijk de regelgeving rond Schiphol kloppend maken. Dat is die nu niet. De toekomst van Schiphol is met minder geluidsoverlast.

Citaat 2: de interviewer zegt van uitstel komt geen afstel. En dan reageert u met: Dat is sowieso al niet mogelijk omdat op dit moment de geldende regelgeving minder geluid toestaat dan we de afgelopen 10/15 jaar hebben gedaan en dat moet weer gaan kloppen en dat ziet Schiphol gelukkig ook.

Als Schiphol dat ook ziet waarom komt u dan toch met een voorstel voor verhoging van grenswaarden en kiest u niet voor een gedurende de onderhoudsperiode tijdelijke verlaging van het aantal vtb om de omwonenden en onderwonenden een aanvaardbare leefomgeving te gunnen.

Okay dat doet Schiphol niet en dan bent u aan zet met uw bevoegdheden. U kunt die tijdelijke regeling inzetten, maar u kunt het ook niet doen en op die manier de druk terug leggen bij Schiphol om het aantal vtb in overeenstemming te brengen met de beschikbaarheid van de banen. Die banen zijn dan iets minder beschikbaar vanwege onderhoud. U zou daarmee de omwonenden een steun in de rug geven en hun ervaren overlast serieus nemen en beperken. U zegt dat te willen. Wij citeren nu vrij: u noemt dat kloppend maken.

Maar we zien hoe u het kloppend maakt en dat is met de verkeerde beweging. U gooit preferentie van banen overboord, u gooit grenswaarden omhoog, de nacht was al niet heilig en die mag ook van af andere banen bediend blijven worden. Alle zgn. kloppendheid ten nadele van de om- en onderwonenden en ten voordele van Schiphol. Het is uw luchtruim en u kunt er vrijelijk over beschikken vanwege de u toevallende bevoegdheden. En de discrepantie tussen uw taal en uw daden is gelijk aan de discrepantie tussen de Lden en Lnight rekennorm en de ervaren geluidsoverlast.

Want daar zit het echte probleem: het hele begrip geluidsruimte gebaseerd op Lden en Lnight is achterhaald en moet vervangen worden door een sluitend netwerk van geluidsmeting en normering op basis van WHO-adviezen.

Uit bovenstaande citaten blijkt dat u zich bewust bent van het feit dat u buitenwettelijk opereert maar toch rommelt u lekker verder met de zoveelste tijdelijke regeling. U weet dat er een abnormaal gebruik van het vliegveld Schiphol plaatsvindt en in plaats van uw bevoegdheden gebruik te maken om dit abnormale gebruik terug te dringen, gaat u de abnormaliteit verder oprekken. Het is tegen de afspraken (het Alders-akkoord) om de baanpreferentietabellen te wijzigen zonder de omgeving erbij te betrekken en zonder hinderbeperkende maatregelen te treffen. Dit is niet gebeurd en de overlast wordt gewoon op de bewoners afgewenteld. In de bijlage

is weergegeven wat ons bewoners in de gemeente Nieuwkoop te wachten staat als deze regeling doorgedrukt wordt. Wij hebben er geen vertrouwen meer in. Dit is Schiphol in optima forma.

We hopen dat het parlement ingrijpt - is niet demissionair - en dat rond Schiphol gezondheid en kwaliteit woonomgeving weer een rol gaan spelen in de afweging. Om die reden zullen wij deze reactie ook rechtstreeks naar de commissie I en W sturen.

Met vriendelijke groet,
Riny Sprengers en Maria Hörfarter

Vlieghinder Nieuwkoop

Bijlage: overzicht van een willekeurige dag in de gemeente Nieuwkoop GBO Kaag in 2019

16:16 Ma 8 jan. donderdorp.nl 88%

Donderdorp.nl - Zoekmachine vliegtuig Klik op een track voor details

U koos in het Schipholgebied voor gebiedsgrootte *gewest* rondom locatie 2435NK.

Er zijn 621 vliegtuigpassages waargenomen tussen 2019-05-01 00:01:00 en 2019-05-01 23:59:00.

Bekijk resultaat binnen zoekgebied in 3D in Google Earth ==> [hier](#)

Bekijk de vluchten die ook over zoekgebied gingen in 3D in Google Earth ==> [hier](#)

Download als tekstfile ==> [hier](#)

Er gingen 621 vliegtuigen over het aangegeven gebied rond 2435NK.

Periode:
2019-05-01 00:01:00 CET tot 2019-05-01 23:59:00 CET
Dagdeel: 24uur

Kies:

- Alleen over 2435NK
- Ook over 2435NK
- [Verwijder alle lagen](#)

Download als uitgebreid CSV bestand ==> [hier](#) (bevat ook de minimum afstand tot de grondlocatie, mits als meetstation of als coördinaten ingevoerd)

Pas uw zoekopdracht aan.
U kunt de kolommen sorteren door op de kolomkop te klikken

datum tijdstip	vluchtnummer	start/land	Google-Earth	vert_lat profiles	regnr	fabrikant	uitvoering	maatschappij	bouwjaar	modeS	Station
2019-05-01 00:01:35	TRA49L	lander	26129658	Kaart klein / groot	PH-HSJ	Boeing	737-8K2/W	Transavia	0	485061	KS
2019-05-01 00:07:31	TRA33W	lander	26129679	Kaart klein / groot	PH-HSA	Boeing	737-8K2	Transavia Airlines	0	484B2A	KS
2019-05-01 00:13:58	TRA1583	lander	26129665	Kaart klein / groot	PH-HXI	geen data			0	4853D2	KS
2019-05-01 00:22:04	TRA43Y	lander	26129502	Kaart klein / groot	PH-HZE	Boeing	737-8K2	Transavia Airlines	0	484135	KS