



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. minister M. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

15 januari 2024

Betreft: Zienswijze Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024

Excellentie,

Naar aanleiding van de openbare internetconsultatie¹ bieden wij u hierbij onze reactie aan.

Onze reactie is gebaseerd op de documentatie bij de internetconsultatie en op de door Schiphol georganiseerde brainstormsessie op 11 december 2023 inzake "Mitigerende maatregelen tijdens GOH Kaagbaan 2024". Op 21 december stuurden wij aan Luchthaven Schiphol (t.a.v. dhr. K. Boef) al een reactie op deze brainstormsessie.

Onze reactie bestaat uit 10 punten, waarbij het laatste punt concrete hinderbeperkende maatregelen bevat.

1. Wij constateren tot onze teleurstelling dat een **essentieel document voor de omgeving ontbreekt**: nl. de lijst met hindermitigerende maatregelen, die door Schiphol moet worden aangeleverd aan het bevoegd gezag. In de Beleidskompas wordt hier meerdere malen naar verwezen:

*"Het ministerie is van mening dat Luchthaven Schiphol **meer initiatieven** moet nemen om de effecten van het onderhoud bij omwonenden van de luchthaven te verminderen."*

*".....met het voortzetten van het anticiperend handhaven zijn de sturingsmogelijkheden beperkt voor IenW. Het ministerie heeft dan ook aan Luchthaven Schiphol gevraagd om met een **lijst van maatregelen** te komen om het effect van de verwachte (extra) geluidhinder te verminderen."*

2. Bovendien ontbreekt inzicht (op straat/wijkniveau) in waar de genoemde 45.000 huishoudens (ca. 100.000 inwoners) die met extra geluidsoverlast zullen worden geconfronteerd zich bevinden. Vanuit onze organisaties hebben wij veel vragen ontvangen over wat het groot baanonderhoud aan de Kaagbaan nu concreet betekent voor inwoners in Uithoorn, De Kwakel, Aalsmeer, Nieuwkoop, Hilversum en Vinkeveen en omgeving. Kunnen zij in de lente nog in de tuin zitten of moeten zij met ramen en deuren dicht het lenteweer aan zich voorbij laten gaan? Hoeveel extra geluidsoverlast (aantallen extra vluchten; op welke hoogte?) gaan zij naar verwachting ervaren en wanneer, bijv. aan de randen van de dag (vroeg ochtend en late avond) en in de nacht? Blijft het nog wel veilig in onze

1

https://www.internetconsultatie.nl/tijdelijke_regeling_groot_onderhoud_banenstelsel_schiphol_2024/reacties/datum

buurten als er zoveel vluchten worden verplaatst naar dit dichtbevolkte gebied? Wat wordt er eigenlijk gedaan om de hinder te beperken? Door het **ontbreken van een concrete vertaalslag** naar de praktijk voldoet deze internetconsultatie daarom o.i. niet aan het beoogde doel, zoals beschreven op de website:

“Internetconsultatie vergroot de transparantie van het proces, de mogelijkheden voor publieke participatie en levert een bijdrage aan de kwaliteit van wetgeving².”

“U kunt reageren op nieuwe voorstellen voor wet- en regelgeving, zodat uw reactie bijdraagt aan een verbetering van de regelingen.”

3. **Ten onrechte wordt de rol van de minister in de documenten gekarakteriseerd als “beperkt”**, nl. “beperkt” tot het verlenen van vrijstellingen van de regels van het LVB2008 en het vaststellen vervangende baangebruiksregels en vervangende grenswaarden. Maar deze bevoegdheid is juist de meest uitgebreide die er bestaat! Wij adviseren de minister om voorwaarden te stellen aan de verlening van de vrijstellingen, zoals het opleveren van een lijst van hindermitigerende maatregelen (die op effectiviteit moet zijn getoetst) en voldoende inzicht geven in de lokale gevolgen voor omwonenden, specifiek voor de 45.000 huishoudens (ca. 100.000 inwoners) die extra overlast kunnen ervaren. Ook stellen wij voor een aantal hinderbeperkende maatregelen (zie punt 10 hieronder) als voorwaarden te stellen. Door ongeclausuleerd en automatisch iedere keer de gevraagde vrijstellingen te verlenen krijgt de sector steeds weer vrije baan ten koste van de omwonenden. Deze handelwijze is o.i. ook in strijd met de Luchtvaartnota en de inspanningen die het ministerie de afgelopen 2 jaar heeft geleverd om een betere balans te vinden tussen de economische belangen van Schiphol en de belangen van omwonenden als het gaat om gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving.
4. In principe dient **groot baanonderhoud als onderdeel van de reguliere bedrijfsvoering** te worden opgenomen. Groot baanonderhoud als reguliere activiteit mag niet leiden tot aanpassingen van de vigerende grenswaarden uit het LVB2008. In de vergunningverlening moet voortaan rekening gehouden worden met ruimte voor groot baanonderhoud, zodat tijdelijke regelingen als deze tot het verleden behoren. Deze handelwijze sluit aan bij de wens om de luchtvaart als gewone sector te behandelen en het aantal uitzonderingen in de behandeling van de sector te beperken.
5. Aan Schiphol, een professionele organisatie, dienen o.i. **veel hogere eisen** gesteld te worden als het gaat om het beperken van de geluidsoverlast tijdens het groot baanonderhoud, dat per baan eens in de 7 jaar wordt uitgevoerd. Uit de contra-expertise van Witteveen+Bos kwam naar voren dat Schiphol in eerste instantie niet alle gegevens had aangeleverd waardoor de onderbouwing van de planning (of het sneller en anders kan) gebrekkig was. Na aanvulling van de benodigde gegevens bestaat er nog steeds twijfel of het niet sneller kan. Van een professionele organisatie mag de omgeving meer verwachten. Ook mag de omgeving verwachten dat de minister beter opkomt voor hun belangen en de signalen uit deze contra-expertise aangrijpt voor een aanvullende taakstelling (voorwaardelijk aan de verlening van de gevraagde vrijstellingen) aan Schiphol ten aanzien van hinderbeperkende maatregelen (zie onder punt 10).

² <https://www.internetconsultatie.nl/veelgestelde vragen>

6. **Voor omwonenden vormen de grenswaarden de basis van hun (gebrekkige) rechtsbescherming.** Verhogingen dienen daarom alleen bij uitzondering te worden toegestaan, en alleen na zorgvuldige analyse van de mogelijke alternatieven. Tijdelijke regelingen dienen uitzondering te zijn en geen regel, zoals nu het geval is. Dat alternatieven voor handen zijn bewijst internationaal vergelijkend onderzoek; op o.a. Heathrow airport worden veel werkzaamheden 's nachts uitgevoerd waardoor de buitenwerkingstelling van banen beperkt wordt. Het groot onderhoud aan de Kaagbaan was al 7 jaar geleden voorzien. Schiphol heeft daarom voldoende tijd gehad om alternatieven te ontwikkelen (zoals 's nachts doorwerken, extra onderhoudsploegen inzetten, ander materieel gebruiken enz.) om de hinderverschuiving van de vluchten naar andere gebieden te voorkomen. Ook zijn er in eerdere consultaties over Groot baanonderhoud aan andere banen in het verleden deze en andere suggesties al naar voren gebracht.
7. Wij constateren **een grote discrepantie** tussen het in de Gebruiksprognose (GP) 2024 gehanteerde aantal vliegtuigbewegingen, nl. 480.400, en het in de onderhavige Tijdelijke regeling 2024 gehanteerde aantal van 465.000 vtb's. Daarmee lijkt de in de Tijdelijke regeling gepresenteerde tabel met **vervangende grenswaarden niet betrouwbaar**. (Overigens ontbreekt in de GP2024 de tabel). Omdat er opnieuw anticiperend zal worden gehandhaafd zullen de opgehoogde grenswaarden straffeloos overschreden kunnen worden. Met name de Zuidoosthoek heeft ervaren dat anticiperend handhaven van 2015-2019 ertoe heeft geleid dat de structurele overschrijdingen in handhavingpunten ongestraft bleven. Erkenning dat deze situatie onrechtmatig was geweest kwam in de vorm van de Nadeelcompensatieregeling. Deze regeling leverde op zichzelf weer controversie op vanwege de ogenschijnlijk arbitraire afkapgrens van het gebied waarin men recht had op compensatie en de koppeling van de hoogte van de compensatie aan de WOZ-waarde.
8. De tijdens de brainstorm (11 december) aangekondigde "**relationele maatregelen**" leken op het eerste gezicht sympathiek maar hebben de omwonenden zeer getroffen; zij voelden zich niet serieus genomen. Een paar bioscoopkaartjes of weekend Texel als douceurtje voor nachten niet kunnen slapen leveren vooral meer boosheid dan begrip op. In hoeverre de relationele maatregelen uit de koker van de SLS (Stichting Leefomgeving Schiphol) komen of uit een extra voorziening die Schiphol heeft getroffen ten laste van de verlies- en winstrekening werd niet duidelijk. Ook is het de vraag wie ervoor in aanmerking komt (criteria voor selectie?) en of de haalbaarheid en uitvoerbaarheid zijn getest. Uit reacties op Facebook lijkt er een grap gemaakt te worden van de extra overlast en gezondheidsschade die zo'n 100.000 omwonenden straks zullen oplopen. Dat kan niet de bedoeling geweest zijn van deze brainstorm. **Indien alleen "relationele" maatregelen nog maar mogelijk zijn en geen hinderbeperkende, wordt nogmaals aangetoond dat de enige oplossing gelegen is in het terugschroeven van de capaciteit op Schiphol met het aantal vluchten dat normaalgesproken de Kaagbaan zou gebruiken.**
9. Ten aanzien van de voorgestelde aanpassing van de preferentieregels wijzen wij erop dat onduidelijk is of en hoe de voorgestelde wijzigingen in de GP2024 (andere sectorverdeling door de Ruslandeffecten en het niet meer beschikbaar stellen door LVNL van de combinatie van landen 06+36R en starten 09) zijn verwerkt in de tabellen met vervangende grenswaarden. Beide wijzigingen hebben tot gevolg dat er **vaker van de minder preferente baancombinaties gebruik** zal



worden gemaakt. Gecombineerd met de toename van de vluchten op de Aalsmeerbaan in de periode van groot baanonderhoud aan de Kaagbaan lijkt een forse toename van de hinder rond de Aalsmeerbaan te verwachten in 2024. Het gebrek aan handhaving (ILT treedt alleen op in die gevallen waarin overschrijdingen het gevolg zijn van het vliegen volgens het NNHS (Nieuwe Normen en Handhavingstelsel)) opent de weg naar ongebreideld gebruik en misbruik van de Aalsmeerbaan.

10. **Daarom doen wij een dringend beroep om als voorwaarden voor de verlening van de gevraagde vrijstellingen de volgende hinderbeperkende maatregelen in te laten voeren, waarvan een aantal van algemene en een aantal van specifieke (Aalsmeerbaan) aard:**
1. **Verbod op intersectiestarts (NB. Bij de Aalsmeerbaan gaat het om 40% van de starts);**
 2. **Aanpassen van de startprocedure van NADP2 naar NADP1;**
 3. **Verbod van starts van zware 747's (en vergelijkbare toestellen) van de secundaire banen, en specifiek van de Aalsmeerbaan omdat deze aantoonbaar de bocht naar het oosten niet halen en daardoor pal over woonwijken heen komen;**
 4. **Het niet doorvoeren, anders oplossen of hindermitigatie toepassen op de gevolgen van de in de Gebruiksprognose 2024 opgenomen aanpassingen van de baangebruiksregels;**
 5. **Opvolging van eerdere rapporten op het gebied van hinderbeperkende maatregelen voor de Zuidoosthoek die zijn verschenen, waaronder integrale evaluatie van het NNHS.**

Met vriendelijke groeten, namens de bewonersorganisaties,

Mw M. Visser
Bestuur Stichting PUSH
www.pushuithoorn.nl
pushuithoorn@gmail.com

Mw. M. Moeijes-van den Hooff
Bestuur Buurtbeheer De Legmeer,
Uithoorn
buurtbeheer.legmeer@gmail.com

Dhr. W. van der Heiden
Bestuur Dorpsraad Rondon de Plassen
<https://rondondeplassen.nl>
secretariaat@rondondeplassen.nl

Dhr. P. de Boer
Bestuur Klankbordgroep Minder Hinder
Gooise Meren
<https://minderhindergooisemeren.nl>

Mw M. Hörfarer
Bestuur Vereniging Vlieghinder
Nieuwkoop
<https://vlieghinder-nieuwkoop.nl>
info@vlieghinder-nieuwkoop.nl

Dhr. P. Maas Geesteranus
Bestuur Stichting De Kleine Natuur
<https://dekleinenatuur.nl/>