

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024 voor. Onderhoud is noodzakelijk om de zes start- en landingsbanen en alle taxibanen in goede conditie én veilig te houden en zo aan Europese veiligheidsregels te blijven voldoen. Om deze werkzaamheden uit te kunnen voeren heeft de luchthaven Schiphol het ministerie gevraagd om tijdens de onderhoudsperioden in 2024 af te kunnen wijken van de standaardregels in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) over baan- en routegebruik. Ook heeft Schiphol gevraagd om vervangende grenswaarden voor de geluidsbelasting vast te stellen.

In dit document presenteert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een overzicht van de hoofdpunten uit de reacties die zijn ontvangen op de internetconsultaties.

Doel van de tijdelijke regeling

Het doel van deze tijdelijke regeling is het conform de wet vastleggen van vrijstellingen in het huidige luchtverkeersbesluit (LVB) als gevolg van groot onderhoud aan een start- of landingsbaan:

- De regeling legt vervangende grenswaarden vast voor de geluidsbelasting in de handhavingspunten;
- Daarnaast worden in de periodes van de werkzaamheden een andere voorkeur in baancombinaties aangewezen;
- Tenslotte wordt vrijstelling verleend voor het gebruik van alternatieve banen in nachtelijke periodes.

De reacties

Voor de tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol heeft van 19-12-2023 tot en met 16-01-2024 een internetconsultatie plaatsgevonden. De internetconsultatie heeft totaal 196 reacties opgeleverd, waarvan 163 openbare reacties. Indieners zijn:

- Individuele omwonenden;
- Belangenorganisaties (zoals Vereniging Behoud Woongenot Aalsmeer, Vlieghinder Nieuwkoop, SchipholWatch, Stichting Push, Maatschappelijke Raad Schiphol);
- Gemeenten/overheidsorganisaties (zoals gemeente Uithoorn, gemeente Amstelveen, provincie Zuid-Holland, Omgevingsdienst West-Holland).

1. Algemeen beeld van de reacties

Vrijwel alle reacties uiten bezorgdheid over de tijdelijke aanpassing van het banenstelsel voor groot onderhoud. Er heerst bezorgdheid over een toename van hinder, zowel op het gebied van geluidsoverlast als gezondheidseffecten. Het algemene beeld heerst dat de (economische) belangen van Schiphol prevaleren boven het belang van omwonenden. Er is kritiek op het vastleggen (lees: wijzigen) van vervangende grenswaarden. Ook is weerstand tegen het idee om vrijstelling te verlenen voor het gebruik van alternatieve banen gedurende de nacht. Men geeft aan dat onderhoud onderdeel is van de standaard operatie van een luchthaven, daar zou bij voorbaat rekening mee moeten worden gehouden, zodat aanpassing van grenswaarden niet nodig is. Dit punt werd ook al naar voren gebracht bij de internetconsultatie over groot baanonderhoud 2023. Verder is er bij een deel van de respondenten twijfel of er iets wordt gedaan met de hun belangen en de input die ze leveren op de internetconsultatie.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

2.1. Effecten omgeving

De meerderheid van de reacties op de internetconsultatie benadrukt de verwachte toename van hinder in de leefomgeving als gevolg van de tijdelijke regeling voor groot onderhoud aan het banenstelsel. Geluidsoverlast wordt hierbij het vaakst aangehaald, gevolgd door zorgen over luchtvervuiling. Beiden zorgen voor een verhoogde kans op gezondheidsklachten bij omwonenden. Door indieners wordt vaak verwezen naar de maximale norm van 45 db, vastgesteld door de WHO, waarbij het overschrijden van deze grens als schadelijk voor de gezondheid wordt beschouwd.

2.2. Verminderen vliegbewegingen en kritiek op regeling en onderhoudsstrategie

Ongeveer een kwart van de reacties benadrukt het belang van het reduceren of beperken van vliegbewegingen tijdens de tijdelijke regeling voor het groot onderhoud aan het banenstelsel. Het onderhoud moet volgens hen binnen de bestaande grenswaarden plaatsvinden, ook als dat minder vluchten betekent. Er is wijdverspreide kritiek op het vaststellen van alternatieve grenswaarden voor geluidsbelasting bij de handhavingpunten. Hier wordt vaak aangevoerd dat deze grenswaarden regelmatig worden verruimd en dat Schiphol zich zou moeten houden aan de WHO-norm van 45 db. Bovendien is er bezorgdheid over het verlenen van vrijstellingen voor het gebruik van alternatieve banen tijdens de nacht.

Een aantal indieners merkt op dat Schiphol dit groot baanonderhoud had kunnen voorzien en beter had kunnen plannen. Als voorbeeld van hoe het anders kan, wordt verwezen naar vliegvelden als Heathrow of Dubai, waar onderhoud 's nachts wordt uitgevoerd. Ook is er kritiek op het niet doorgaan van de werkzaamheden in het weekend waardoor het onderhoud (en de overlast) onnodig lang duurt.

2.3. Nachtvluchten

Het voorstel om uitzonderingen te maken voor het gebruik van alternatieve vliegroutes tijdens de nacht, roept aanzienlijke kritiek op. Vele reacties wijzen op de potentiële (gezondheid)risico's van nachtvluchten, door bijvoorbeeld slapeloosheid. Andere indieners uiten zorgen over de extra overlast en de mogelijke impact daarvan op hun dagelijkse ritme. Daarom spreken veel reacties zich expliciet uit tegen het verlenen van vrijstellingen voor alternatieve vliegroutes gedurende de nachtelijke periodes.

2.4. Vergunning & Handhaving

Verscheidende reacties brengen de kwestie van ontoereikende handhaving van vergunningen ter sprake, met name met betrekking tot grenswaarden. Vaak wordt beweerd dat Schiphol zich niet aan de voorschriften houdt en voortdurend probeert regels op te rekken, bijvoorbeeld door alternatieve grenswaarden vast te (laten) stellen voor geluidsbelasting in de handhavingspunten.

Enkele reacties verwijzen naar het Alders-akkoord, waarin staat dat bij wijzigingen in de baanpreferentietabellen hinderbeperkende maatregelen moet worden getroffen. Men heeft kritiek op het feit dat dit bij de tijdelijke regeling groot baanonderhoud niet gebeurt.

2.5. Consultatieproces

De reacties op de internetconsultatie uiten onvrede over de complexiteit en ontoegankelijkheid van de documentatie. Veel mensen ervaren deze als onbegrijpelijk, vooral voor niet-deskundigen. Ook is er kritiek op het moment van de consultatie: te kort voor de aanvang van het onderhoud waardoor er niets meer met de input gedaan kan worden. Soms wordt het vermoeden uitgesproken dat dit bewust is gedaan om reacties te beperken, hetgeen wantrouwen richting de overheid in de hand werkt. Daarnaast wordt de relevantie van het consultatie-instrument in twijfel getrokken, mede door eerdere ervaringen waar beloofde uitgebreide feedback/terugkoppeling van het ministerie uitbleef (refererend naar eerder opengestelde internetconsultaties).

2.6. Belangenafweging

Indieners van een reactie uiten bezorgdheid over de onevenwichtige balans tussen hun welzijn en de commerciële belangen van de luchthaven. Ze hebben sterk het gevoel dat de economische prioriteiten van Schiphol voorrang krijgen, ten koste van hun gezondheid en leefkwaliteit. De dubbele rol van de staat als aandeelhouder en regelgever van Schiphol leidt tot wantrouwen en het gevoel van machteloosheid bij de bewoners. Een aantal reacties gaat ook over de onwenselijkheid van Schiphol en luchtvaart in het algemeen. Daarbij speelt klimaat en uitstoot ook een rol. Een deel van de respondenten geeft aan dat, als uit de belangenafweging blijkt dat de regeling ruimere grenswaarden vereist, er compensatie zou moeten zijn. Dit kan bijvoorbeeld bestaan uit alternatieven voor mensen die door het lawaai niet meer thuis kunnen werken. Tot slot is er een kleine groep die juist het belang van de luchtvaart benadrukt. Ze benadrukken het belang van luchtvaart als essentieel onderdeel van onze infrastructuur en als een sleutelfactor voor economische groei. Volgens hen is het cruciaal om de veiligheid te waarborgen, waar groot baanonderhoud een onderdeel van is.

Reactie ministerie, zoals verwoord in de Toelichting in de Staatscourant d.d. 16 februari 2024 [Staatscourant 2024, 4851 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#)

[\(officielebekendmakingen.nl\)](#):

De internetconsultatie heeft niet geleid tot significante wijzigingen van het ontwerp van de regeling. Na de analyse van het advies van de MRS, de internetconsultatie en gesprekken met stakeholders heeft IenW helaas de conclusie moeten trekken dat het niet realistisch is mitigerende maatregelen vanuit IenW voor te schrijven. De consequenties zijn daarvoor niet duidelijk genoeg. Deze situatie is mede ontstaan doordat niet tijdig begonnen is mitigerende maatregelen voor te bereiden. In de toekomst moet dat niet meer kunnen. Om die reden wordt het gesprek met Schiphol en LVNL aangegaan, waarbij het uitgangspunt is dat bij toekomstige capaciteitsdeclaraties van Schiphol er niet van kan worden uitgegaan dat voor groot baanonderhoud vervangende grenswaarden of vrijstellingen worden verleend zonder passende mitigerende maatregelen. De MRS zal hierover worden geïnformeerd en hierbij worden betrokken.

De Regeling zal op 19 februari 2024 in werking treden.