



Consultatierapport

Tijdelijke regeling groot baanonderhoud

Schiphol 2023



Consultatierapport

Tijdelijke regeling groot baanonderhoud

Schiphol 2023

29 maart 2023



AT OSBORNE

1. Managementsamenvatting

Op 23 december 2022 is de reactie op de hoofdlijnen van de internetconsultatie Tijdelijke regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2023 gepubliceerd. De consultatie heeft 2.233 reacties opgeleverd, waarvan er 1.801 met toestemming van de respondenten openbaar beschikbaar zijn. De reacties zijn verwerkt in voorliggend rapport.

AT Osborne is in februari 2023 gevraagd om, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna Ministerie van IenW), de binnengekomen reacties uitgebreid te rubriceren en te analyseren en te vertalen naar een uitgebreid consultatieverslag. AT Osborne is hierin onafhankelijk en op basis van eigen expert judgement te werk gegaan. De analyse is gestart met gegevensoverdracht van de binnengekomen reacties. Alle reacties zijn handmatig en individueel gecontroleerd, geanalyseerd en gecategoriseerd. Vervolgens is een uitgebreid consultatieverslag opgesteld.

Veruit het grootste deel van de reacties is negatief over de regeling groot baanonderhoud. Er wordt veel overlast van Schiphol ervaren door mensen die onder de niet-preferente banen wonen. Dit betreft veelal geluidsoverlast, maar ook overlast door luchtvervuiling en algemene impact op de leefomgeving. Dat, door de tijdelijke regeling groot baanonderhoud, de ruimte voor Schiphol voor die secundaire banen wordt vergroot levert veel negatieve reacties op. De minister wordt opgeroepen geen extra ruimte aan Schiphol te geven, Schiphol zou binnen de bestaande geluids- en milieuruimte moeten blijven en het aantal vluchten juist moeten verminderen. Veelal wordt gerefereerd aan het recent gewijzigde overheidsbeleid om de hoeveelheid vliegbewegingen terug te brengen.

Naast de algemene bezwaren tegen de regeling komen nachtvluchten als meest genoemd thema naar voren. Met name in en rondom Aalsmeer bestaat veel weerstand tegen de toename van nachtvluchten. Veel van deze reacties over de voorgenomen regeling zijn niet per definitie gekant tegen het gebruik van secundaire banen, maar vinden het gebruik in de nacht niet acceptabel.

Een deel van de reacties gaat over handhaving en vergunningen. Het ontbreken van een natuurvergunning en een geldig luchthavenbesluit wordt vaak aangehaald als argument waarom de regeling niet in werking zou moeten treden. Daarnaast blijkt uit de reacties dat er veel twijfel is over de handhaving van bestaande grenswaarden. Ook komt uit de reacties naar voren dat ervaren wordt dat Schiphol teveel macht heeft en regels de bedrijfsvoering van Schiphol volgen, in plaats van andersom.

Verder zijn er opmerkingen geplaatst over de internetconsultatie en het besluitproces. Een deel van de opmerkingen betreft het proces en de onvrede over het niet-proactief onder de aandacht brengen van de consultatie. Veel indieners geven aan dat zij via een plaatselijk blad of bureaus op de hoogte zijn gebracht. Daar komt bij dat enkele onderliggende stukken te laat gepubliceerd zijn en de internetconsultatie te kort voor de

inwerkingtreding van het besluit plaatsvindt. Daarnaast wordt in verschillende reacties gesteld dat de onderbouwing voor het besluit en overwogen alternatieven in algemene zin onvoldoende is.

Uit de reacties komt kritiek op het beleid en maatschappelijke prioritering naar voren. Indieners geven aan dat ze het gevoel hebben dat Schiphol het altijd 'wint' van de belangen van de omwonenden en dat de Staat burgers beter zou moeten beschermen. Een klein deel van de reacties gaat vooral over het beleid; de onwenselijkheid van Schiphol en luchtvaart in het algemeen. Hier worden de maatschappelijke kosten, beperkte economische opbrengsten en impact op het klimaat genoemd.

Tot slot is een klein deel van de reacties positief over het besluit. In die context wordt vooral het belang van goed onderhoud en veilige start- en landingsbanen genoemd. Evenals het belang van Schiphol voor de economie en het nationale verdienvermogen.

Inhoudsopgave

1. Managementsamenvatting	4
2. Uitkomsten en grafieken	7
2.1 Algemeen beeld van de inzendingen	7
2.1.1 Waar komen de opmerkingen vandaan? (top 5)	7
2.1.2 Welke start- en landingsbanen worden benoemd?	7
2.1.3 Verschilt de inhoud van de reacties per gebied?	8
2.2 Overzicht aantal reacties per hoofdthema	10
2.3 Overzicht aantal opmerkingen vanuit de individuele reacties per hoofdthema	11
2.3.1 Nachtvluchten	11
2.3.2 Beperken capaciteit of geen regeling vaststellen	11
2.3.3 Effecten op omgeving	12
2.3.4 Handhaving en vergunningen	12
2.3.5 Beleid en maatschappelijke prioritering	13
2.3.6 Consultatieproces en onderbouwing regeling	13
2.3.7 Baanonderhoudstrategie en suggesties	14
2.3.8 Bevestiging nut en noodzaak groot baanonderhoud en luchtvaart	14
3. Inleiding: De regeling en het consultatieproces	15
4. Beschrijving analyse	14
4.1.1 Hoofdthema's	14
4.1.2 Subcategorieën	14
4.1.3 Unieke reacties en gebiedsgerichte analyse	15
5. Reacties en opmerkingen per hoofdthema	16
5.1 Hoofdthema 1: Nachtvluchten	16
5.2 Hoofdthema 2: Beperken capaciteit of geen regeling vaststellen	17
5.3 Hoofdthema 3: Effecten op omgeving	17
5.4 Hoofdthema 4: Handhaving en vergunningen	18
5.5 Hoofdthema 5: Beleid en maatschappelijke prioritering	18
5.6 Hoofdthema 6: Consultatieproces en onderbouwing regeling	19
5.7 Hoofdthema 7: Baanonderhoudstrategie en -suggesties	19
5.8 Hoofdthema 8: Bevestiging nut en noodzaak groot baanonderhoud en luchtvaart	20

2. Uitkomsten en grafieken

2.1 Algemeen beeld van de inzendingen

In totaal zijn 2.233 reacties binnen gekomen. Het grootste deel van deze reacties (1.801) is openbaar, een ander deel van de reacties (432) reacties is niet openbaar. De meeste reacties zijn een verzameling van opmerkingen over verschillende thema's. Een reactie kan dus meerdere opmerkingen bevatten. Het totaal aan opmerkingen is: 4.427. Een klein deel van de reacties (ruim 50) betreft een standaardreactie van een belangengroep. Deze is als bijlage toegevoegd aan dit rapport.

2.1.1 Waar komen de opmerkingen vandaan? (top 5)

- Aalsmeer (756 reacties)
- Uithoorn (339 reacties)
- De Kwakel (149 reacties)
- Amstelveen (127 reacties)
- Amsterdam (115 reacties)

Het zwaartepunt ligt in de gebieden die in het verlengde liggen van de Aalsmeerbaan. Aalsmeer, Uithoorn en De Kwakel liggen in de route van de Aalsmeerbaan. Amstelveen ligt in de route van de Buitenveldertbaan en Amsterdam in de route van de Buitenveldertbaan en de Oostbaan.

2.1.2 Welke start- en landingsbanen worden benoemd?

- Aalsmeerbaan (669 keer benoemd)
- Buitenveldertbaan (65 keer benoemd)
- Polderbaan (36 keer benoemd)
- Zwanenburgbaan (36 keer benoemd)
- Oostbaan (34 keer benoemd)
- Kaagbaan (31 keer benoemd)

Het zwaartepunt van de reacties ligt op de activiteiten op de Aalsmeerbaan en in mindere mate op de Buitenveldertbaan. Veruit de meeste reacties komen uit de regio die onder de invloedssfeer van de Aalsmeerbaan liggen. Dit kan verklaard worden doordat de regeling ziet op een intensiever en langduriger nachtelijk gebruik op de Aalsmeerbaan, dan andere niet-preferente banen. Op de Aalsmeerbaan wordt namelijk in de periode 2 januari tot 19 april een toename in nachtvluchten verwacht. Voor de Buitenveldertbaan wordt een kortere periode voorzien, namelijk van 4 tot 12 september. Daar komt bij dat de media-aandacht zich met name richtte op de nachtvluchten vanaf de Aalsmeerbaan.

2.1.3 Verschilt de inhoud van de reacties per gebied?

Er is gekeken naar hoe inhoud van commentaar verschilt tussen de gebieden die liggen onder de invloedssfeer van de Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan, Kaagbaan, Oostbaan, Polderbaan en Zwanenburgbaan. Er is, op één hoofdthema na, relatief weinig verschil in de inhoud van het commentaar. Reacties uit gebied dat onder de invloedssfeer van de Aalsmeerbaan ligt, betreffen het vaakst commentaar dat toeziet op het hoofdthema ‘Nachtvluchten’. In commentaar vanuit gebieden onder de invloedssfeer van de Aalsmeerbaan werd in 38% van de gevallen het hoofdthema nachtvluchten genoemd, tegenover ~10-12% in de andere gebieden.

Voor het hoofdthema ‘Beperken capaciteit of niet vaststellen van regeling’ is ook een relatief groot verschil tussen de invloedsgebieden zichtbaar. Reacties uit het Aalsmeerbaangebied zien minder vaak op hoofdthema ‘Beperken capaciteit of geen regeling vaststellen’. Daar is echter niet uit af te leiden dat men in dat gebied minder vaak tegen de regeling is. Er is weliswaar minder vaak benoemd dat ze tegen de regeling zijn, maar veel vaker genoemd dat ze tegen een bepaald aspect van de regeling zijn (namelijk nachtvluchten).

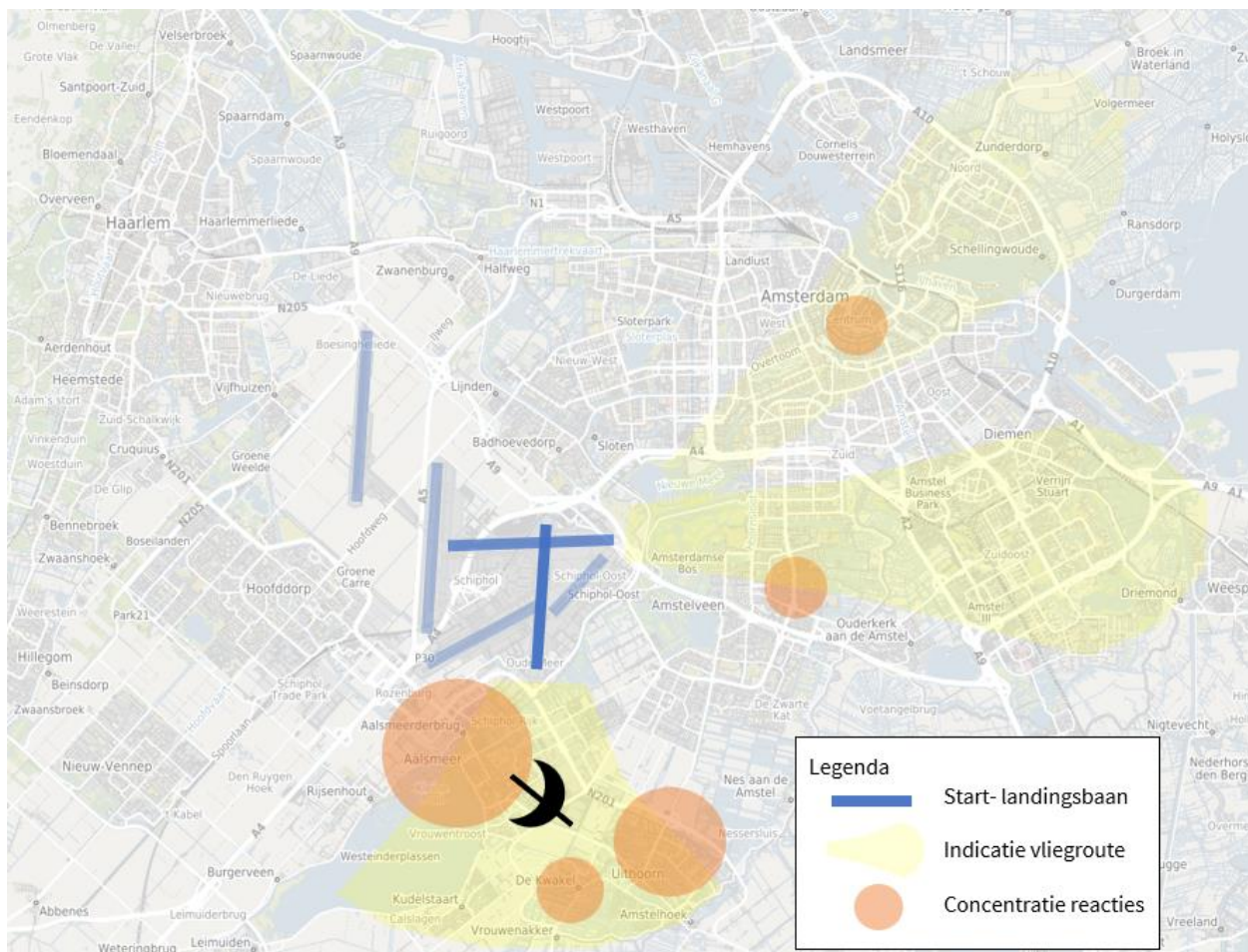
Voor de hoofdthema’s is de verdeling per invloedsgebied¹ van banen als volgt, zie tabel.

Tabel 1: Hoofdthema’s per invloedsgebied

	Nachtvluchten	Beperken capaciteit of geen regeling	Effecten op omgeving	Handhaving en vergunningen	Beleid en maatschappelijke prioritering	Consultatieproces en onderbouwing	Baanonderhoudstrategie en suggesties	Bevestiging nut en noodzaak
Aalsmeerbaan	38%	18%	14%	10%	9%	6%	6%	0%
Buitenveldertbaan	10%	31%	17%	15%	11%	7%	8%	0%
Kaagbaan	12%	24%	16%	18%	12%	8%	9%	1%
Zwanenburgbaan	11%	23%	15%	14%	11%	15%	11%	2%

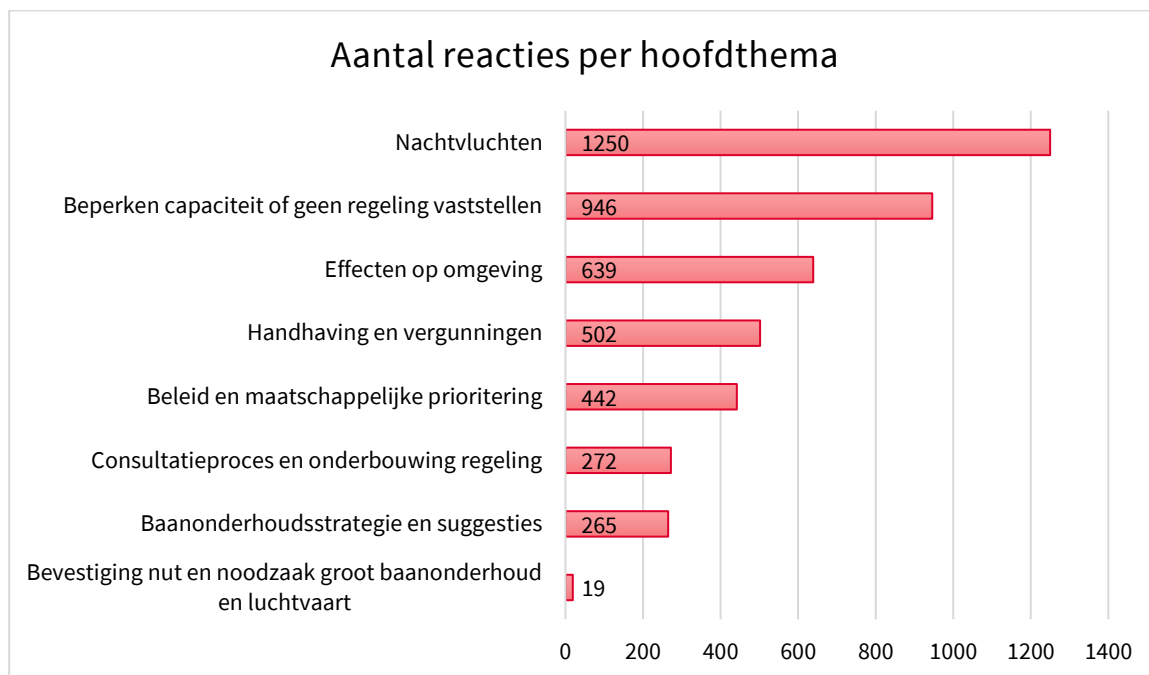
¹ Voorbehouden bij deze tabel zijn de volgende: 1) Gemeenten die weinig voorkomen zijn niet meegenomen, 2) De Oostbaan en Polderbaan zijn vanwege weinig reacties niet meegenomen, 3) Heel Amsterdam is vanwege databeschikbaarheid gerekend tot invloedssfeer van Buitenveldertbaan, 4) De reactieselectie voor de gebieden is een straal van circa 30km van Schiphol. De verwachting is dat een verdere detaillering niet tot een ander beeld leidt.

Figur 1: top 5 plaatsen waar de meeste reacties vandaan komen, inclusief indicatie stij- en landingsroutes en signalering zwaartepunt nachtvluchten Amstelveen.



2.2 Overzicht aantal reacties per hoofdthema

In onderstaande tabel staan de hoofdthema's opgenomen en is het totaal aantal opmerkingen per hoofdthema bijgevoegd.

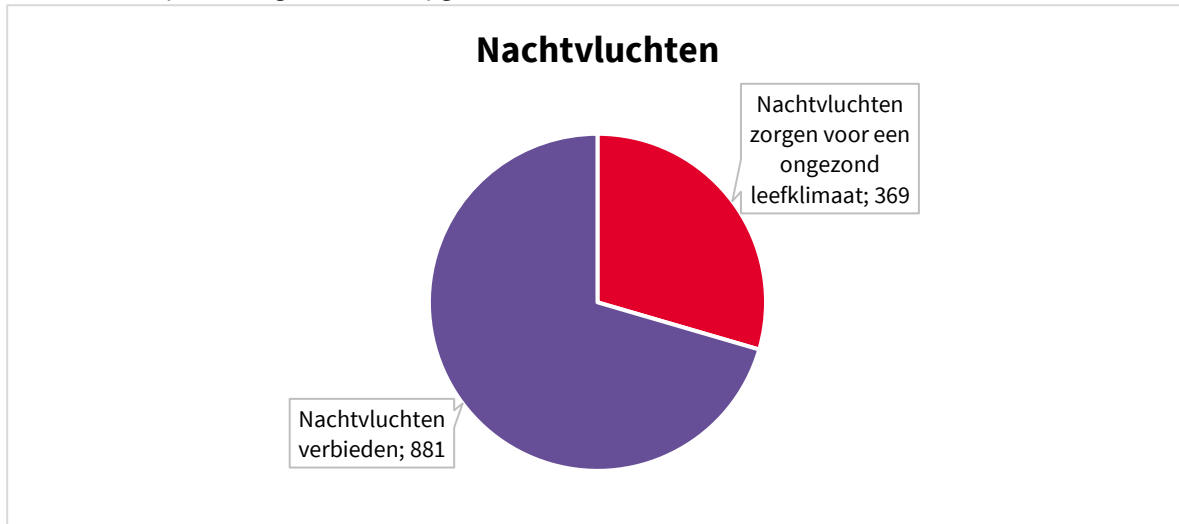


De hoofdthema's zijn: Nachtvluchten (1250), Beperken capaciteit of geen regeling vaststellen (946), Effecten op omgeving (639), Handhaving en vergunningen (502), Beleid en maatschappelijke prioritering (442), Consultatieproces en onderbouwing regeling (272), Baanonderhoudsstrategie en suggesties (265) en Bevestiging nut en noodzaak groot baanonderhoud en luchtvaart (19).

2.3 Overzicht aantal opmerkingen vanuit de individuele reacties per hoofdthema

2.3.1 Nachtluchten

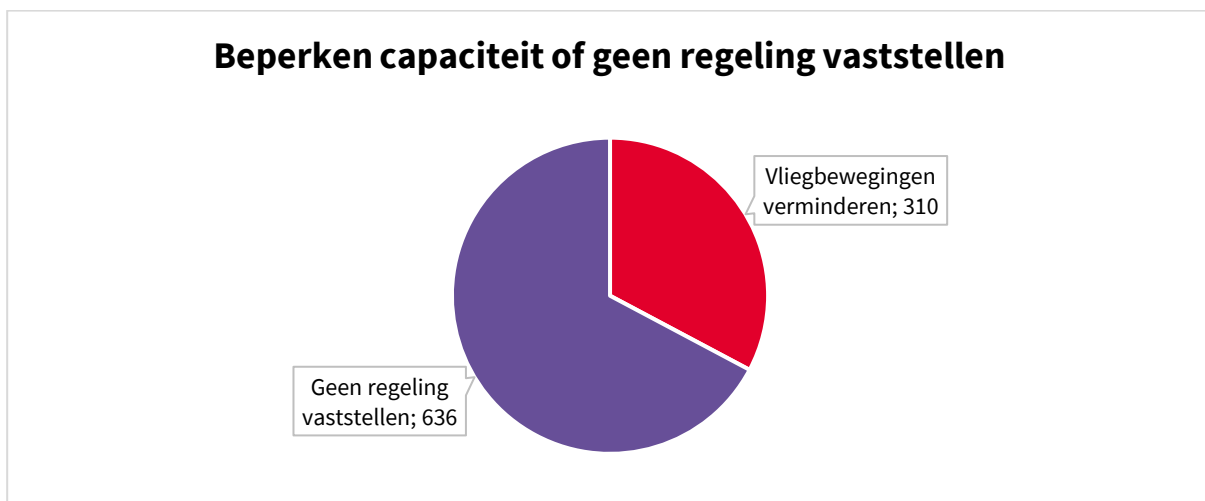
Onderstaande grafiek laat de reacties zien die gericht zijn op het hoofdthema Nachtluchten. In de grafiek zijn de aantallen op subcategorieniveau opgenomen.



De subcategorieën zijn: Nachtluchten zorgen voor een ongezond leefklimaat (369) en Nachtluchten verbieden (881).

2.3.2 Beperken capaciteit of geen regeling vaststellen

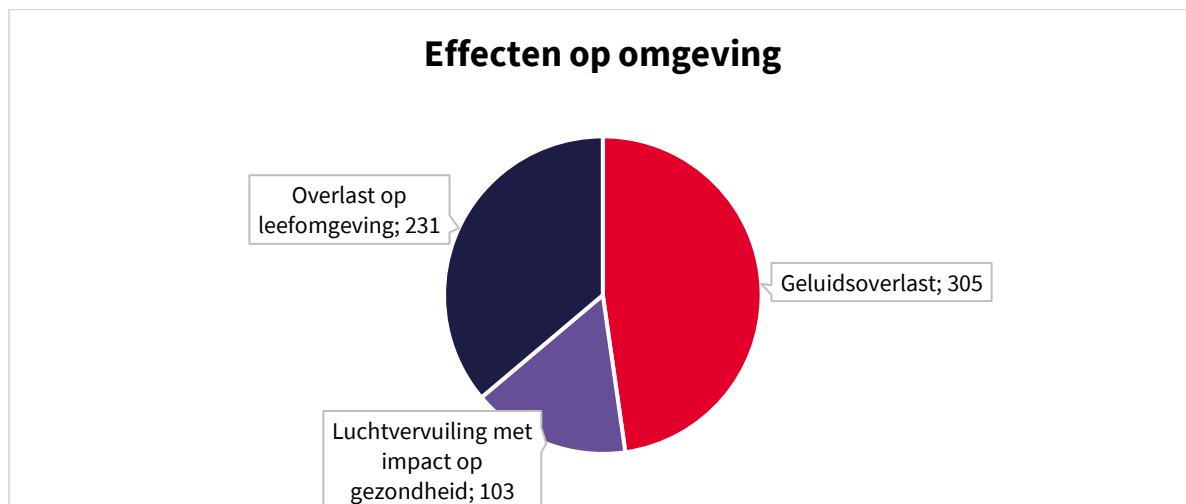
Onderstaande grafiek laat de reacties zien die gericht zijn op het hoofdthema Beperken capaciteit of geen regeling vaststellen. In de grafiek zijn de aantallen op subcategorieniveau opgenomen.



De subcategorieën zijn: Vliegbewegingen verminderen (310) en Geen regeling vaststellen (636).

2.3.3 Effecten op omgeving

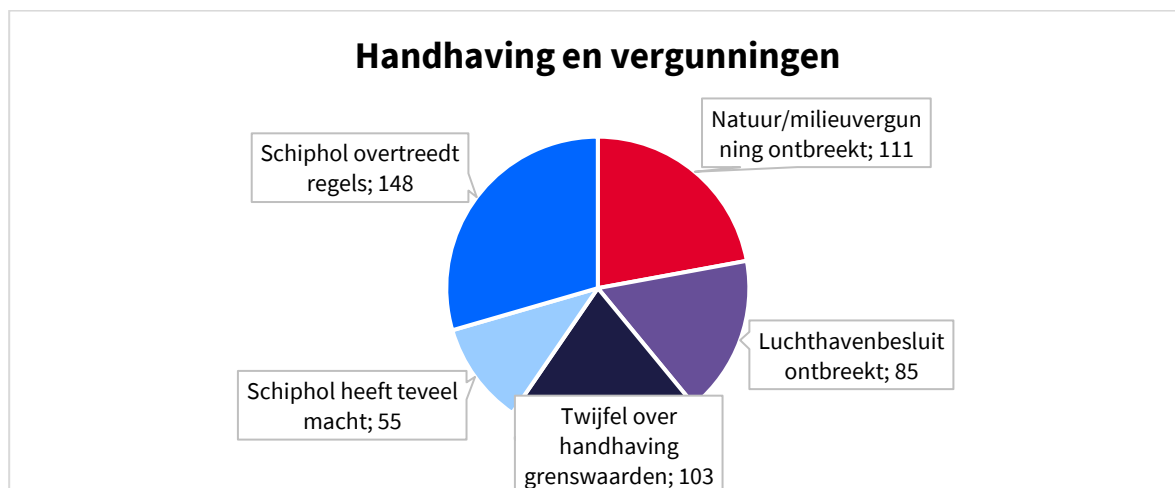
Onderstaande grafiek laat de reacties zien die gericht zijn op het hoofdthema Effecten op omgeving. In de grafiek zijn de aantallen op subcategorieniveau opgenomen.



De subcategorieën zijn: Geluidsoverlast (305), Luchtvervuiling met impact op gezondheid (103) en Overlast op leefomgeving (231).

2.3.4 Handhaving en vergunningen

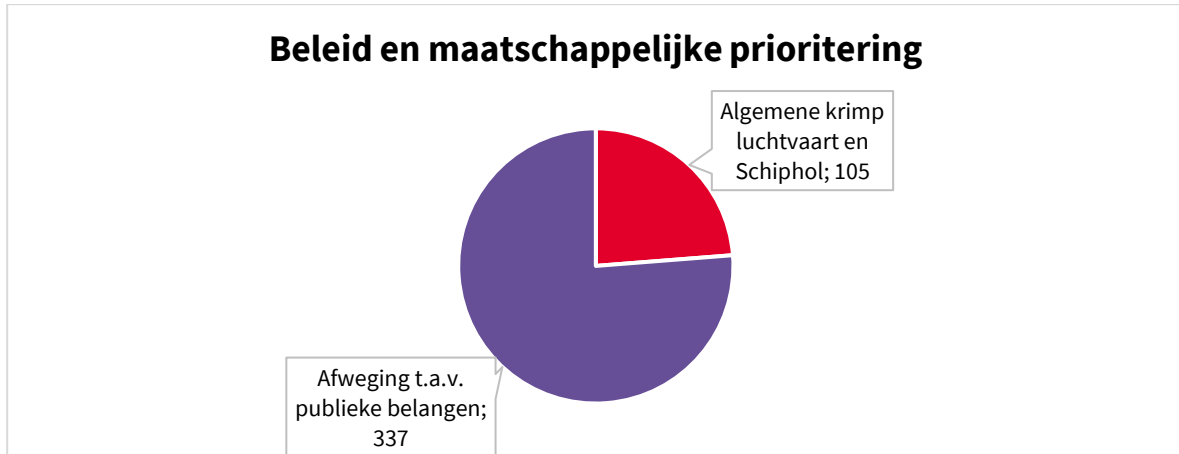
Onderstaande grafiek laat de reacties zien die gericht zijn op het hoofdthema Handhaving en vergunningen. In de grafiek zijn de aantallen op subcategorieniveau opgenomen.



De subcategorieën zijn: Natuur/milieuvergunning ontbreekt (111), Luchthavenbesluit ontbreekt (85), Twijfel over handhaving grenswaarden (103), Schiphol heeft teveel macht (55) en Schiphol overtreedt regels (148).

2.3.5 Beleid en maatschappelijke prioritering

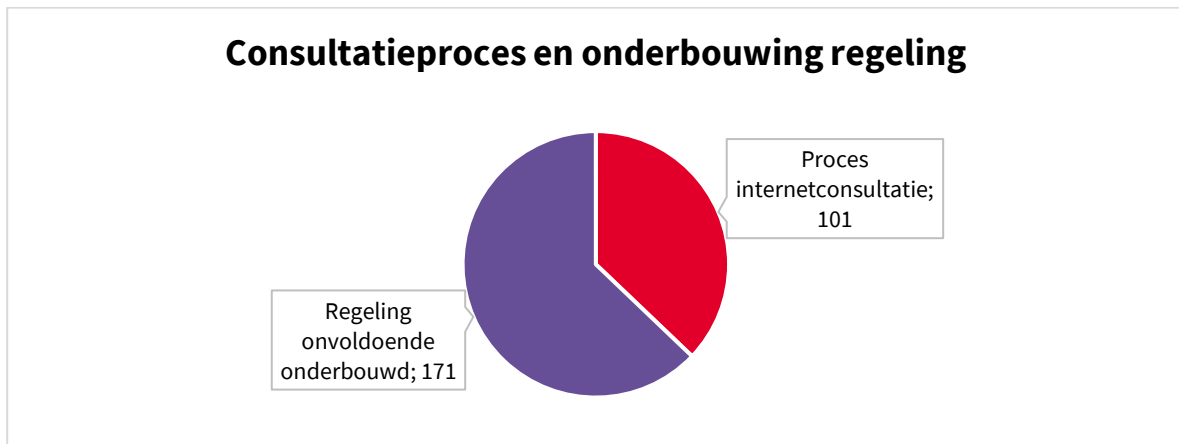
Onderstaande grafiek laat de reacties zien die gericht zijn op het hoofdthema Beleid en maatschappelijke prioritering. In de grafiek zijn de aantallen op subcategorieniveau opgenomen.



De subcategorieën zijn: Algemene krimp luchtvaart en Schiphol (105) en Afweging t.a.v. publieke belangen (337).

2.3.6 Consultatieproces en onderbouwing regeling

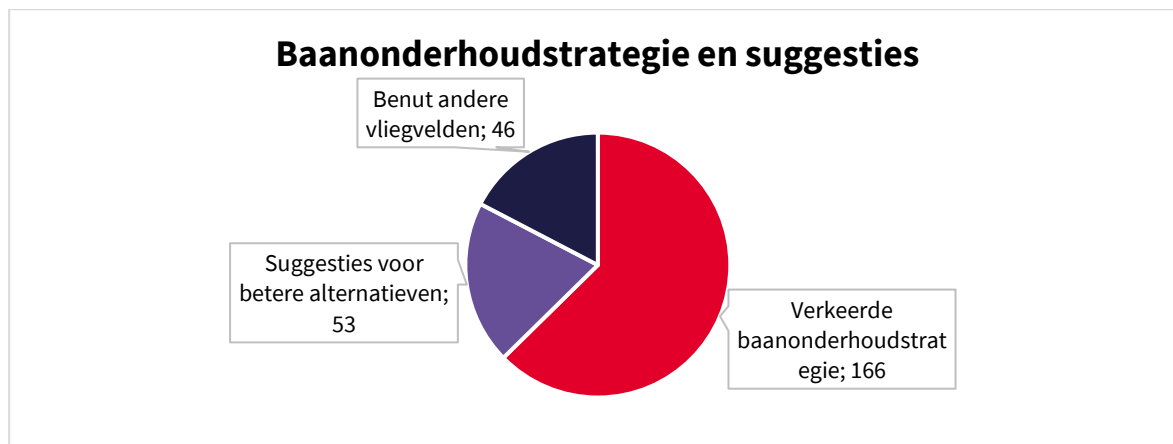
Onderstaande grafiek laat de reacties zien die gericht zijn op het hoofdthema Internetconsultatie. In de grafiek zijn de aantallen op subcategorieniveau opgenomen.



De subcategorieën zijn: Proces internetconsultatie (101) en Regeling onvoldoende onderbouwd (171).

2.3.7 Baanonderhoudstrategie en suggesties

Onderstaande grafiek laat de reacties zien die gericht zijn op het hoofdthema Baanonderhoudstrategie en suggesties. In de grafiek zijn de aantallen op subcategorieniveau opgenomen.



De subcategorieën zijn: Verkeerde baanonderhoudstrategie (166), Suggesties voor betere alternatieven (53) en Benut andere vliegvelden (46).

2.3.8 Bevestiging nut en noodzaak groot baanonderhoud en luchtvaart

Het hoofdthema Bevestiging nut en noodzaak groot baanonderhoud en luchtvaart heeft geen grafiek. Vanwege de kleine hoeveelheid en uniformiteit van reacties bestaat dit hoofdthema uit één subcategorie. Deze subcategorie kwam 19 keer voor.

3. Inleiding: De regeling en het consultatieproces

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: ministerie van IenW) bereidt de ‘Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023’ voor. Vanwege Europese regels over veiligheid moeten op Schiphol jaarlijks onderhoudswerkzaamheden aan het banenstelsel worden uitgevoerd. Schiphol heeft het ministerie gevraagd om tijdens de onderhoudsperiode in 2023, net als tijdens een eerdere regeling groot baanonderhoud Schiphol, geldend van 4 april ’22 tot 6 november ’22, af te kunnen wijken van de standaardregels in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol over baan- en routegebruik. Ook is verzocht om vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting vast te stellen.

De ‘Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023’ is in de periode van 4 november tot en met 1 december 2022 opengesteld voor internetconsultatie. Via deze internetconsultatie hebben omwonenden , bedrijven en maatschappelijke organisaties kennis kunnen nemen van het voorstel voor de tijdelijke regeling en hun ideeën hierover kenbaar kunnen maken. Dit bevordert de transparantie van het wetgevingsproces en de kwaliteit van de wetgeving.

Op 23 december 2022 is de reactie op de hoofdlijnen van de internetconsultatie Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023 gepubliceerd. De consultatie heeft 2.233 reacties opgeleverd, waarvan er 1.801 met toestemming van de respondenten openbaar zijn gemaakt. Er zijn tijdens de consultatiefase opmerkingen gemaakt over de volgende hoofdthema’s:

1. Nachtvluchten
2. Beperken capaciteit of geen regeling vaststellen
3. Effecten op omgeving
4. Handhaving en vergunningen
5. Beleid en maatschappelijke prioritering
6. Consultatieproces en onderbouwing regeling
7. Baanonderhoudstrategie en suggesties
8. Bevestiging nut en noodzaak groot baanonderhoud en luchtvaart

In algemeenheid valt op dat men reacties indient met een verschillende functie of achtergrond. Veel mensen geven als privépersoon hun mening ten aanzien van de voorgestelde regeling. In sommige gevallen stellen omwonenden vragen en verzoeken zij om een reactie. Een ander deel van de reacties komt van bestuurders, voorzitters en omgevingsdiensten met verzoeken. De afzonderlijke cases behoeven soms behandeling. De analyse in het consultatieverslag is niet het juiste middel, noch de passende plek in te gaan op deze afzonderlijke cases. Het advies aan het ministerie van IenW is om te overwegen met deze organisaties nog los in contact te treden als dit nog niet is gebeurd.

4. Beschrijving analyse

Het ministerie van IenW heeft AT Osborne gevraagd om de binnengekomen reacties te analyseren, te rubriceren en te vertalen naar een uitgebreid consultatieverslag. De analyse is gestart na gegevensoverdracht van de binnengekomen reacties. Alle reacties zijn handmatig en individueel gecontroleerd, geanalyseerd en gecategoriseerd.

4.1.1 Hoofdthema's

De eerste stap bestond uit het analyseren van de eerste 300 reacties en het definiëren van hoofdthema's. De basis hiervoor is gevonden in de hoofdthema's uit het hoofdlijnenverslag. In het hoofdlijnenverslag werden de volgende hoofdthema's genoemd:

1. Effecten op omgeving, doorlooptijd onderhoud en baanonderhoudstrategie
2. Beperken capaciteit of geen regeling vaststellen
3. Natuurvergunning
4. Nachtvluchten en Piketprotocol ILT
5. Handhaving
6. Aan de internetconsultatie toegevoegde stukken

Na nadere analyse is er voor een andere indeling gekozen dan die in het hoofdlijnenverslag is gebruikt, omdat deze definiëring beter past op de input, gedetailleerder is en daarmee een duidelijker beeld geeft van het zwaartepunt van de reacties. Ten slotte is veruit het grootste deel van de reacties negatief over de regeling. Een klein deel is positief. Om deze opmerkingen inzichtelijk te maken is een 8e hoofdthema toegevoegd: bevestiging nut en noodzaak groot baanonderhoud en luchtvaart. De uiteindelijke gedefinieerde hoofdthema's zijn als volgt:

1. Nachtvluchten
2. Beperken capaciteit of geen regeling vaststellen
3. Effecten op omgeving
4. Handhaving en vergunningen
5. Beleid en maatschappelijke prioritering
6. Consultatieproces en onderbouwing regeling
7. Baanonderhoudstrategie en suggesties
8. Bevestiging nut en noodzaak groot baanonderhoud en luchtvaart

4.1.2 Subcategorieën

De hoofdthema's zijn op basis van veelvoorkomende aspecten nader ingedeeld in subcategorieën. Deze subcategorieën zijn ook opgesteld op basis van de eerste 300 reacties.

Tijdens de handmatige analyse zijn alle reacties gekoppeld aan de hoofdthema's en subcategorieën. Een reactie kan uit meerdere opmerkingen bestaan en dus meerdere labels hebben. In het geval dat in een latere reactie bij

nader inzien een nieuwe subcategorie nodig was, is deze toegevoegd aan de set. **In hoofdstuk 5 worden alle hoofdthema's en subcategorieën benoemd en toegelicht.**

Het totaaloverzicht aan hoofdthema's en subcategorieën ziet er als volgt uit:



Tabel 1 Totaaloverzicht aan hoofdthema's en subcategorieën

4.1.3 Unieke reacties en gebiedsgerichte analyse

Het aantal gekopieerde (niet unieke) reacties is laag. Enkele tientallen reacties worden 2 of 3 keer overgenomen. Slechts twee reacties zijn vaak gekopieerd en komen tientallen keren voor in de set met reacties. Eén reactie betreft een standaardreactie van een belangengroep. Deze specifieke reactie is opgenomen in de bijlage en ruim 50 keer als reactie ingediend. Alle reacties worden – ongeacht inspiratiebron – als individuele reacties beschouwd en ook zo gecategoriseerd. Om meer duiding te kunnen geven aan de reacties is tevens een geografische analyse uitgevoerd om de dichtheid van de reacties per woonplaats te bepalen. Daarnaast is ook een analyse uitgevoerd naar welke landingsbaan het meest is genoemd in de reacties en of reacties verschillen per gebied onder de invloedssfeer van de verschillende banen.

5. Reacties en opmerkingen per hoofdthema

In dit hoofdstuk zijn de hoofdthema's en subcategorieën benoemd en wat de hoofdlijn van de bijbehorende opmerkingen is. Op het totaal aan thema's volgt een beleidsreactie vanuit het ministerie van IenW.

5.1 Hoofdthema 1: Nachtvluchten

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Nachtvluchten zorgen voor een ongezond leefklimaat	In de reacties wordt de overlast van nachtvluchten benoemd. Omwonenden wijzen op de invloed van een verstoorde nachtrust op werk, gezin en gezondheid. Soms wordt gevraagd om het baanonderhoud vergezeld te laten gaan van specifieke voorwaarden gericht op zoveel mogelijk beperken van de overlast. Voorgesteld is om als instrument het piket-protocol van de Inspectie Leefomgeving en Transport in te zetten. Dit instrument houdt in dat voorafgaand aan de inzet van de Aalsmeerbaan door LVNL aan de Inspectie op grond van weergegevens per nacht toestemming wordt gevraagd om de Aalsmeerbaan in te zetten voor starts. Verwachting vanuit de omgeving is dat de inzet van dit instrument een gunstiger effect op de geluidsoverlast oplevert dan een algehele vrijstelling voor de inzet voor de Aalsmeerbaan voor starts indien de Polderbaan of Kaagbaan niet kan worden gebruikt gedurende periode dat de Zwanenburgbaan in onderhoud is. Daarnaast wordt genoemd dat nachtvluchten in de zomerperiode extra onwenselijk zijn, omdat veel omwonenden 's nachts ventileren door open ramen en geluid dan voor nog meer overlast zorgt.	369
Nachtvluchten verbieden	De kern van een groot deel van de opmerkingen is dat nachtvluchten onder geen voorwaarde zouden mogen plaatsvinden. Meestal wordt daarmee tegenstand tegen uitbreiding van nachtvluchten op secundaire banen mee bedoeld. Veruit het grootste deel van deze opmerkingen komt uit de omgeving van Aalsmeer en betreft dan ook nachtvluchten op de Aalsmeerbaan.	881

5.2 Hoofdthema 2: Beperken capaciteit of geen regeling vaststellen

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Vliegbewegingen verminderen	In de internetconsultatie is voorgesteld om het aantal vliegbewegingen tijdens de onderhoudswerkzaamheden te verminderen zodat secundaire banen niet nodig zijn. Er gaan verschillende reacties over dat onderhoudswerkzaamheden als onderdeel van de normale operaties op Schiphol moeten worden beschouwd. In het huidige geluidssysteem worden volgens de input de gevolgen volledig afgewenteld op de omgeving. Soms wordt aangegeven dat Schiphol toch al moet krimpen (vanwege natuurvergunning) en dat daar voor het onderhoud op vooruitgelopen moet worden.	310
Geen regeling vaststellen	Deze reacties maken duidelijk bezwaar tegen (het vaststellen) van de regeling. Onder geen beding mag er extra ruimte worden gecreëerd op de secundaire banen.	636

5.3 Hoofdthema 3: Effecten op omgeving

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Geluidsoverlast	De reacties in deze subcategorie benoemen de geluidsoverlast die vliegbewegingen met zich meebrengen. Een deel van deze reacties gaat over de dagelijkse last van geluid en een deel gaat over de zorgen over verwachte toename van dit geluid, specifiek door de voorgestelde regeling.	305
Luchtvervuiling met impact op gezondheid	Een aantal reacties gaat specifiek over de luchtvervuiling door vliegbewegingen en de gezondheidsrisico's die dit met zich meebrengt. Vaak wordt betoogd dat deze risico's toenemen doordat de vliegbewegingen door de regeling meer over bewoond gebied zullen gaan.	103
Overlast op leefomgeving	De reacties in deze subcategorie gaan over de impact in en om de woning, ofwel de leefomgeving. Het betreft hierbij overlast in brede zin. Reacties richten zich vooral op leefbaarheid en een achteruitgang van de leefomgeving in termen van uitnodigend tot bewegen (wandelen, fietsen, spelen), elkaar ontmoeten, ontspannen en een goede milieukwaliteit.	231

5.4 Hoofdthema 4: Handhaving en vergunningen

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Twijfel over handhaving grensvoorwaarden	In de reacties is gevraagd hoe de vrijstellingen en het gebruik van de baanpreferentietabellen door LVNL gecontroleerd en gehandhaafd wordt. Daarnaast wordt in de meeste gevallen de twijfel uitgesproken over of er überhaupt gehandhaafd wordt.	103
Natuur/milieuvergunning ontbreekt	In een aantal is gevraagd of de luchthaven beschikt over een natuur- of milieuvergunning vanwege de stikstofuitstoot die gepaard gaat met de onderhoudswerkzaamheden. Daarnaast wordt gesteld dat Schiphol als geheel geen natuurvergunning heeft en daarmee in strijd met de wet handelt.	111
Luchthavenbesluit ontbreekt	Een aantal reacties wijst op het ontbreken van een geldig luchthavenbesluit. Daarbij wordt vaak genoemd dat het aanpassen van een ongeldig besluit niet kan. Gesteld wordt dat het luchthavenbesluit door de rechter ongeldig is verklaard.	85
Schiphol overtreedt regels	In veel reacties wordt betoogd dat Schiphol regels overtreedt. Vaak gaat dat om geluidsnormen en de nu al geldende tijdvakken waarin gevlogen mag worden.	148
Schiphol heeft teveel macht	Een aantal reacties gaat over de macht die Schiphol heeft. Vaak wordt genoemd dat Schiphol te veel invloed heeft op regelingen en ten onrechte van uitzonderingen geniet.	55

5.5 Hoofdthema 5: Beleid en maatschappelijke prioritering

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Algemene krimp luchtvaart en Schiphol	Een aantal reacties gaat over de onwenselijkheid van Schiphol en luchtvaart in het algemeen. Hier worden de maatschappelijke kosten, beperkte economische opbrengsten en impact op het klimaat als reden gegeven.	105
Afweging t.a.v. publieke belangen	Een aantal reacties gaat over de proportionaliteit van de regeling ten opzichte van de andere publieke belangen. Voorbeelden hiervan zijn de geluidsimpact van niet-preferent baangebruik op de leefomgeving en de absolute noodzakelijkheid van de vluchten ten opzichte van de gezondheid van omwonenden. Indiërs zijn van mening dat in deze afweging belangen van omwoners het vaak afleggen tegen de belangen van Schiphol en dat de Staat burgers zou moeten beschermen.	337

5.6 Hoofdthema 6: Consultatieproces en onderbouwing regeling

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Proces internetconsultatie	Een deel van de opmerkingen betreft het proces en de onvrede over het niet-proactief onder de aandacht brengen van de consultatie. Hieronder vallen ook opmerkingen over snelle en onzorgvuldige besluitvorming omtrent de regeling. Een aantal indieners geeft aan dat zij via een plaatselijk blad of buren op de hoogte zijn gebracht. Daar komt bij dat volgens de opmerkingen t.a.v. het proces de onderliggende stukken te laat gepubliceerd zijn en de internetconsultatie te kort voor de inwerkingtreding van het besluit plaatsvindt. Ook wordt aangegeven dat de ORS niet om advies is gevraagd.	101
Regeling onvoldoende onderbouwd	In verschillende reacties wordt gesteld dat de onderbouwing voor de regeling in algemene zin onvoldoende is. Er wordt bijvoorbeeld aangegeven dat de preferentietabellen te summier zijn, dat nut en noodzaak onvoldoende onderbouwd is, er onvoldoende naar proportionaliteit gekeken is en dat impact op natura 2000 gebieden niet in kaart is gebracht. Daarnaast wordt aangegeven dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de cumulatie van het gebruik en alternatieve onderhoudstrategieën. Tot slot is er een aanzienlijke hoeveelheid inhoudelijke opmerkingen en vragen ontvangen van bestuurders, voorzitters, clusters van gemeenten en omgevingsdiensten over de onderbouwing.	171

5.7 Hoofdthema 7: Baanonderhoudstrategie en -suggesties

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Verkeerde baanonderhoudstrategie	Indieners benoemen de extra hinder die het baanonderhoud voor met name omwonenden van de Aalsmeerbaan oplevert. Dit geldt in mindere mate voor de Buitenveldertbaan. De bezwaren geven aan dat de extra hinder voorkomen had kunnen worden door een andere baanonderhoudstrategie. Meermaals wordt een vergelijking met andere luchthavens getrokken waarbij	166

	de banen tijdens onderhoud geopend kunnen blijven, waaronder bijvoorbeeld Londen,. Ook wordt meermaals gesteld dat het wenselijker is om onderhoud niet overdag, maar in de nacht uit te voeren. Volgens een aantal reacties is een toename in gebruik van niet-preferente banen overdag acceptabeler dan nachtgebruik.	
Suggesties voor betere alternatieven	In een aantal gevallen zijn in reacties suggesties voor betere alternatieven voor de regeling genoemd. Het gaat hierbij om alternatieven voor de regeling. De alternatieven zijn: <ul style="list-style-type: none"> - Betere preferentietabellen zodat secundaire banen alleen in het uiterste geval gebruikt worden. - Dagelijks toestemming vragen voor nachtvluchten i.p.v. algehele vrijstelling. - Compensatie voor omwonenden tijdens nachtgebruik. - Het benutten van andere routes richting Zee en IJsselmeer. - Het verdelen van nachtvluchten over de andere 4 banen. 	53
Benut andere vliegvelden	Een aantal reacties benoemen de mogelijkheid om andere vliegvelden te benutten, in plaats van het gebruik van andere banen van Schiphol zelf. Vaak wordt de vergelijking gemaakt met wegwerkzaamheden, waarbij verkeer omgeleid wordt via andere wegen en dat vertraging voor de gebruiker inherent is aan vlieguren.	46

5.8 Hoofdthema 8: Bevestiging nut en noodzaak groot baanonderhoud en luchtvaart

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Bevestiging baanonderhoudstrategie	Er zijn reacties binnengekomen die positief staan tegenover de voorgestelde regeling. Hierbij is de boodschap dat onderhoud en bijkomende overlast bij een luchthaven hoort en dat deze onontkoombaar terechtkomt bij inwoners dicht bij de plek van het onderhoud. Ook wordt het belang van goed onderhoud en veilige start- en landingsbanen genoemd. Evenals het belang van Schiphol voor de economie en het nationale verdienvermogen.	19



Bijlagen

Bijlage 1; Oproep belangengroep SchipholWatch (bron: Oproep: dien bezwaar in tegen extra Schiphol-herrie | SchipholWatch)

ZIENSWIJZE

Bij deze teken ik formeel bezwaar aan tegen de zogenaamde “Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023”. Het bezwaar richt zich op de volgende gronden:

1. Het voorgenomen besluit leunt in juridische zin op het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol 2008, onder meer door vrijstelling te verzorgen van specifieke regels uit dat besluit en door vervangende geluidswaarden vast te stellen. Zoals het uw ministerie bekend is, heeft de minister van LNV -in haar rol van bevoegd gezag- in een beroep op bezwaar in 2020 geoordeeld dat niet kan worden uitgegaan van de rechtmatigheid van het LVB 2008, dat vaststaat dat de natuureffecten niet (voldoende) onderzocht zijn én dat het besluit niet voldoet aan de Habitat-richtlijn. Letterlijk stelt de uitspraak: “Dat heeft als consequentie dat ik thans niet zondermeer kan uitgaan van de rechtmatigheid van het LVB van 2008 en de daaraan ten grondslag liggende natuurtoetsen. Vast staat dat er in die natuurtoetsen geen complete passende beoordeling heeft plaatsgevonden van de mogelijke effecten van stikstofdepositie van het luchtverkeer van en naar Schiphol op Natura-2000 gebieden. Die besluiten zijn dus niet met in achtneming artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn genomen.
(https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/doc/PUC_322762_17/1/) Het LVB2008 is daarmee geen legitieme basis om het nu voorgenomen besluit op te baseren. Het voorgenomen besluit is daarmee juridisch onhoudbaar.
2. Neemt u dan toch willens en wetens een dergelijk besluit, dan maakt u zich daarmee schuldig aan onbehoorlijk bestuur. Meerdere openbaar gemaakte stukken tonen aan dat het ministerie van I&W bekend is met het onder 1) genoemde.
3. Het voorgenomen besluit gaat uit van gebruik en inzet van de Polderbaan. Uit de brief van LNV aan Schiphol getiteld “Tweede verzoek aanvulling vergunningaanvraag Wet Natuurbescherming Schiphol”, aangevuld met door via Wob/Woo verzoeken vrijgekomen informatie, is gebleken dat voor de Polderbaan op Schiphol nooit de vereiste procedures zijn doorlopen. Er is expliciet niet beoordeeld wat de effecten van aanleg en ingebruikname zijn voor de stikstofdepositie op de Nederlandse natuurgebieden. De Polderbaan zou daarom niet in gebruik mogen zijn, terwijl ze de afgelopen twintig jaar juist een grote groei van het aantal vluchten mogelijk heeft gemaakt. Inclusief alle extra NOx emissie en depositie. Het voorgenomen besluit bouwt daarmee voort op een onrechtmatige situatie en is daarmee juridisch onhoudbaar
4. Ook voor 3) geldt dat mocht u willens en wetens toch willen doorzetten met het voorgenomen besluit, u zich schuldig maakt aan onbehoorlijk bestuur. Meerdere openbaar gemaakte stukken tonen aan dat het ministerie van I&W bekend is met de situatie. Er wordt in interne stukken herhaaldelijk gesproken over het moeten legaliseren van de huidige operatie.
5. Het voorgenomen besluit is in strijd met de Vogel- en Habitatrichtlijn. Er is geen onderzoek geweest naar de mogelijke effecten van het besluit op de natuur. Het veranderend baangebruik dat het gevolg is van het besluit zal leiden tot een andere milieubelasting. Zo kan de stikstofdepositie in specifieke Natura2000 gebieden toenemen door het besluit. Dit is nadrukkelijk niet toegestaan. Voordat u een dergelijk besluit kunt doorvoeren, dient te worden uitgesloten dat deze negatieve effecten kunnen optreden. Een verweer als dat dit besluit slechts tot een verplaatsing leidt van depositie, waarbij andere gebieden juist profiteren van een vermindering, faalt bij voorbaat. De richtlijn stelt dat géén van de gebieden mag verslechteren. Dat een ander gebied mogelijk zal verbeteren, geeft geen vrijbrief voor hogere depositie in andere gebieden. En ook een beroep op dat het LVB2008 deze ruimte biedt, houdt geen stand. Zoals in 1) beschreven zijn de natuureffecten van het LVB2008 nooit conform de wettelijke voorschriften onderzocht en mist de vereiste passende beoordeling.

6. De beantwoording van de IAK-vragen is onvolledig en daarmee onvoldoende. Vraag 7 vraagt expliciet naar de effecten voor burgers, bedrijven, overheid en milieu. Dat laatste aspect wordt in het antwoord echter zorgvuldig ontweken. Voor er een besluit kan worden genomen, dient u alsnog te onderzoeken en inzichtelijk te maken wat de effecten op het milieu zijn. Zonder deze informatie is van een zorgvuldige belangenafweging aantoonbaar geen sprake. Het is dan ook een raadsel hoe het besluit in deze fase van de besluitvorming kan zijn beland.
7. Het voorgenomen besluit is niet proportioneel. Onderhoud van de banen is een regulier onderdeel van een luchthavenoperatie. Ook als het gebracht wordt als het moeten voldoen aan Europese regels voor veiligheid. Exploitant en ministerie dienen dit zoveel als mogelijk in te passen binnen de normale vergunningsvoorwaarden. Daar kan toe behoren dat er tijdelijk gewerkt wordt met een verminderde capaciteit. Die afweging is onvoldoende evenwichtig tot stand gekomen en niet onderbouwd, met als gevolg dat de lasten in onevenredige mate bij de omwonenden en de natuur worden gelegd.
8. Voor invoering van dit voorgenomen besluit wordt een beroep gedaan op de Luchtvaartwet, artikel 8.23. Volgens diezelfde Luchtvaartwet, artikel 8.1 is het verboden de luchthaven Schiphol in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit bestaan. Zoals uit 1) blijkt, wordt aan de voorwaarden van een geldig luchthavenbesluit niet voldaan. De luchthaven Schiphol zou dan ook niet in bedrijf mogen zijn. Gegeven deze status kan van het honoreren van gevraagde vrijstellingen op basis van een artikel 8.23 procedure geen sprake zijn. Een bedrijf dat handelt in strijd met de Luchtvaartwet kan niet op basis van diezelfde wet om vrijstellingen vragen. Dat zou een zeer scheve rechtssituatie opleveren ten opzichte van andere belanghebbenden als de omwonenden. Immers, het zou een precedent scheppen waarmee voortaan naar hartenlust kan worden geshopt in wet- en regelgeving om enkel de voordelen eruit te halen en de verplichtingen als facultatief te zien.

