

Ik maak bezwaar tegen de tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023.

- De onderbouwing gaat voornamelijk over de noodzaak van het onderhoud. Dat wordt door niemand betwist maar is daarmee niet meteen een noodzakelijk argument voor de voorgestelde regeling. Zeker weten dat uw collega Wiersma (primair onderwijs) u wel kan uitleggen wat wel en wat niet logisch redeneren is.
- Baanonderhoud beslaat jaarlijks in totaal meerdere maanden. Dan is slechts 1 maatregel logisch en proportioneel, namelijk het afstemmen van het totaal aantal vluchten op het baanonderhoud en het gemiddelde van ongewenste weersituaties, dat is namelijk de standaard situatie en dus niet de uitzondering.
- Nu er in de operationele planning geen rekening is gehouden met baanonderhoud moet er alsnog gesneden worden in het aantal vluchten, dat is ook mogelijk gebleken in andere situaties zoals personeelsgebrek en vulkaanuitbarstingen op IJsland. Dan moet het wel, en kan het blijkbaar ook. En dat is ook de gebruikelijke aanpak in andere situaties zoals bv wegen- en spoorwerkzaamheden. Waarom moet Schiphol toch altijd afwijken van de norm??, dat gebeurt bij het überhaupt toestaan van nachtvluchten, het niet meetellen van stikstof boven de 900 meter, het dumpen van PFOS, het toestaan van ruimere geluidsgrenzen, het niet hebben van een natuurvergunning, het geen deel uit hoeven te maken van het klimaatakkoord etc etc. Het is wel mooi geweest dacht ik zo.
- Als de minister echt bezorgd zou zijn om de omwonenden zouden er in deze regeling veel meer aanvullende eisen aan Schiphol gesteld moeten en kunnen worden zoals bv het verplicht gebruiken van de hele startbaan. Ten tijde van de Aalsmeer werkzaamheden werd de Buitenveldertbaan extreem veel gebruikt waarbij ook nog eens bij oostwaarts starten niet de hele startbaan werd gebruikt waardoor er 200 meter lager over Buitenveldert/Amstelveen werd gevlogen dan noodzakelijk.
- Ik maak daarnaast specifiek bezwaar tegen het openstellen van de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan en de Oostbaan voor nachtvluchten.  
En wat betreft de Oostbaan ook voor nog meer gebruik als tweede landingsbaan bij ZW wind. Als één van de redenen wordt genoemd het ontbreken van ILS voor de Kaagbaan. Ga dat dan maar eerst regelen, dat scheelt overlast voor een zeer groot aantal omwonenden.  
De Oostbaan is in de afgelopen jaren inmiddels een structurele secundaire landingsbaan geworden terwijl dat nooit de bedoeling is geweest. Daarnaast wordt deze baan te veelvuldig gebruikt voor klein vliegverkeer zoals privé-jets zonder dat deze worden meegeteld in het maximum aantal vluchten. De geluids- en milieuoverlast van deze stinkende, bulderende, gierende en jankende monsters moet niet onderschat worden. Wat ook altijd vergeten wordt is dat het geluid op de grond vele malen versterkt wordt door de dichtheid van de huizen wat vooral onder de landingsroute van de Oostbaan het geval is. Dat wordt nooit meegenomen in de berekende geluidsoverlast. En gemeten wordt er hier ook al niet, juist omdat de Oostbaan helemaal niet bedoeld is voor zoveel vliegverkeer.
- Aanvullende eisen aan LVLN ontbreken in de regeling. Deze club kan ongestraft de meest waanzinnige vliegroutes bepalen zich beroepend op weersomstandigheden, veiligheid, aanbod van vliegverkeer, personeelsgebrek etc. Dat ze daarbij helemaal geen rekening houden met omwonenden blijkt bv wel uit het structureel gebruik van de Aalsmeerbaan als bijna primaire baan in de afgelopen maanden, En wat te denken van een vliegroute waarbij er vanuit het NW aangevlogen wordt richting Schiphol, op 1500 meter boven het centrum van Amsterdam met veel gebrul een haakse bocht noordwaarts wordt gemaakt, midden over Noord Holland helemaal naar Den Helder gevlogen wordt, vervolgens met een haakse bocht zuidwaarts weer helemaal midden door Noord Holland uiteindelijk geland wordt op de Polderbaan. Of noordwaarts starten op de Polderbaan en dan met een ruime bocht zuidwaarts dwars over Amsterdam West verder stijgen.
- Er worden in uw opstel 5 belanghebbenden genoemd. Van die 5 ondervinden alléén de omwonenden nadelige gevolgen. Dat is niet proportioneel.

Uit de inmiddels op het laatste moment nog slinks toegevoegde stukken blijkt dat de werkzaamheden mogelijk sneller had gekund door bv 's nachts en in het weekend door te werken. Maar dat was natuurlijk te duur, dat kan de zelfbenoemde motor van onze economie blijkbaar niet trekken. Zoals gezegd, geen centje pijn voor Schiphol, alléén voor de omwonenden.

Overigens ontbreekt er nog een belanghebbende, het ministerie van VWS. De volksgezondheid en het welzijn van omwonenden is hier in het geding terwijl uw collega minster al een budget probleem heeft en afstevent op een zorginfarct.

Uw wijze partijgenoot Remkes heeft het al heel duidelijk aangegeven, niet alles kan overal in Nederland. Dat geldt in ieder geval voor Schiphol in zijn huidige vorm op de huidige locatie en de huidige wijze van opereren. Het is een gezwel in de Randstad, kwaadaardig en groeiend. Het feit dat de overheid dit zelfs stimuleert getuigt van onbehoorlijk en ongeloofwaardig bestuur. Dat geldt ook voor deze tijdelijke regeling. Dit druist in tegen het verkondigde beleid van het kabinet om de overlast van Schiphol voor de omgeving te beperken waardoor je je kunt afvragen of dit wel daadwerkelijk het beleid is.

En tot slot vraag ik me in alle eerlijkheid af of het ministerie met deze consultatie überhaupt geïnteresseerd is in de zienswijze van de omwonenden en of het ook maar iets uitmaakt hoeveel burgers en om wat voor reden dan ook bezwaar maken tegen deze regeling. Ik citeer: "Met name is het ministerie geïnteresseerd in de vraag of de vrijstellingen en de baanpreferentietabellen in het voorstel met de daarbij behorende toelichting voldoende duidelijk zijn onderbouwd." Het gaat er dus om of het duidelijk is. Fijn. Bovendien, de plannen schijnen toch al niet meer te kunnen worden aangepast.

De regels zoals ze nu zijn zijn al veel te ruim, niet gelegaliseerd en worden zelfs ook nog niet eens gehandhaafd. Het op deze manier formeel oprekken van deze martelgrenzen voor de omgeving is dan ook niet meer dan poppenkast. En dat geldt ook voor deze internetconsultatie.

Toch jammer dat parlementaire enquetes altijd te laat gehouden worden, op een moment dat iedereen zich kan beroepen op een inactief geheugen en het niet ontvangen hebben van de nodige info en zich kan beroepen op de kennis van nu. Hou op met het martelen van te veel bewoners in de omgeving van Schiphol.