

Hierbij maak ik bezwaar tegen de voorgestelde Tijdelijke regeling Groot Onderhoud Baan 2023. De bijbehorende toelichtingen over de impact op bewoners zijn onvoldoende en niet duidelijk onderbouwd.

1. In plaats daarvan bagatelliseren ze elke impact als een beetje vervelend. Deze visie negeert echter alle huidige bewijzen met betrekking tot de nadelige gezondheids- en levensduureffecten van fijnstof en geluidsoverlast.

Om een nauwkeurige effectbeoordeling weer te geven, moeten alle verklaringen met betrekking tot de impact van het voorstel, zoals "Onderhoudswerkzaamheden kunnen overlast veroorzaken voor omwonenden" worden gewijzigd in "De voorgestelde wijziging zal omwonenden blootstellen aan verhoogde niveaus van gevaarlijke milieuverontreinigende stoffen zoals zoals geluid en verbranding gerelateerd aan producten, inclusief fijne zwevende deeltjes waarvoor geen veilig blootstellingsniveau bestaat."

Bovendien ontbreekt een kosten-batenanalyse waaruit duidelijk blijkt dat de uitkomsten van deze voorstellen zwaarder wegen dan de gezondheids- en levensstijlkosten die aan de burgers worden opgelegd, evenals de bredere sociale en economische kosten die samenhangen met de gedragsresultaten van dit voorstel, zoals verstoorde slaap, slechte concentratie enz.

2. De term "tijdelijk" probeert ook de impact van dit voorstel te bagatelliseren en is een opzettelijke verkeerde voorstelling van het bredere beeld. Baanonderhoud is een continu proces en Schiphol Group onderkent zelf dat elke baan eens in de zeven jaar groot onderhoud nodig heeft. Hun schema is van plan om dit werk voor werk te doen. Dit betekent dat er voor elke periode van 7 jaar 5 jaar groot baanonderhoud is. Elke verlaging van de milieunormen voor groot baanonderhoud resulteert dus in een permanente verlaging van de huidige normen, die toch al lager zijn dan die van de WHO. Door deze veranderingen elk jaar apart aan te vragen, wordt de last voor een toch al overbelaste bevolking stiekem nog wat opgevoerd

3. In de verschillende documenten wordt vaag beweerd dat er alles aan wordt gedaan om de gevolgen voor de bewoners te verminderen. De repots van Witteveen en Bos geven echter duidelijk aan dat dit niet het geval is. Het lijkt er veeleer op dat de voorgestelde wijzigingen tot doel hebben de verstoring van de luchtvaartactiviteiten en de onderhoudskosten zoveel mogelijk te beperken. En dat gaat ten koste van de bewoners. Met andere woorden, met de voorgestelde wijzigingen wordt getracht de milieukosten volledig door te berekenen aan de leefomgeving en bewoners. BIJV in een van de aangepaste tabellen baangebruik staan plannen om de Buitenveldertbaan in de spits te gebruiken, te landen en op te stijgen. Dit komt overeen met een bijna continu gebruik, aangezien tussen 6.45-22.50 nauwelijks een periode is die geen piekperiode is. De Buitenveldertbaan raakt het grootste aantal mensen en het plan om "de impact op de bewoners te verminderen" is om deze wekenlang vrijwel continu te gebruiken.

-----  
Het probleem van groot onderhoud aan landingsbanen zal blijven bestaan en het is simpelweg niet voldoende om de kosten door te berekenen aan de gemeenschap. Er zijn duidelijke alternatieven, en als ze meer kosten, sobeit. Het zal niemand verbazen dat het meer kost om een onevenredig groot internationaal knooppunt te exploiteren in het hart van een van de dichtstbevolkte gebieden van Europa. De regels zijn er met een reden, en als een bedrijf er niet winstgevend mee kan opereren, moet het zijn bedrijfsmodel wijzigen, verhuizen of sluiten.