

Deze consultatie:

1. Op 24 november 2022 voegt u “vijf informatieve documenten” toe aan de consultatie. Helaas kunnen eerder ingediende reacties niet gewijzigd worden, en er is voor anderen nog een week tot einde termijn om deze documenten te bestuderen. Maar u legt niet uit wat nu maakt dat u deze documenten op dit tijdstip toevoegt of wat deze toevoeging betekent voor de conclusies die u uit deze consultatie gaat trekken.
2. U geeft geen duidelijk inzicht in de consequenties die u wel of niet gaat verbinden aan deze consultatie (met of zonder toegevoegde documenten).
In het IAK document staat *In de afweging die de minister daarbij maakt is met name van belang of het moment en duur van het groot baanonderhoud zo gekozen zijn dat het groot baanonderhoud kan worden uitgevoerd met zo min mogelijk overlast voor omwonenden.*
Maar onder de kop “wat verandert deze wet” staat bij de mogelijkheid tot reactie: *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.*
Moeten de reacties u nu helpen om Schiphol een ander verhaal te laten houden (nog meer toegevoegde documenten bijvoorbeeld) bij hetzelfde onderhoudsprogramma of om Schiphol het onderhoudsprogramma te laten aanpassen als blijkt dat de overlast helemaal niet “zo min mogelijk is” ? Heeft u de komende maand (met de feestdagen erin) eigenlijk wel tijd genoeg om alle reacties te bestuderen en tot weloverwogen conclusies te komen? In week 1 start het Onderhoudsprogramma al.
3. U vindt van belang dat het moment en duur van het groot baanonderhoud zo gekozen zijn dat het groot baanonderhoud kan worden uitgevoerd met zo min mogelijk overlast voor de omgeving. Wat maakt dan dat u Schiphol niet gewoon mededeelt dat de groot onderhoudswerkzaamheden dienen te worden uitgevoerd bij *ongewijzigde* vastgestelde geluidsnormen, baanpreferentietabellen en vrijstellingen? Dan was vast een ander moment en duur van het onderhoudsprogramma uit gevolgd.. Ook heeft u Schiphol kennelijk niet gevraagd om toe lichten waarom groot onderhoud niet zou kunnen binnen de geldende regels. Ik vind daar tenminste nergens informatie over. Het lijkt mij wel een voorliggende vraag.

Het onderhoudsprogramma:

4. Op basis van de verstrekte informatie – inclusief de 5 informatieve documenten – is helemaal niet te beoordelen of dit programma voor baanonderhoud leidt tot zo min mogelijk overlast voor omwonenden. Ook zonder inhoudelijke kennis is te zien dat informatie over de huidige situatie én over mogelijke alternatieven ontbreekt. Nog los van het alternatief bij punt 3. Het lijkt mij dat u dit ook zelfstandig had kunnen vaststellen. U stelt immers dat u *afwegingen* gaat maken. En bij dit programma valt niets af te wegen, het wordt allemaal rechttoerechtaan gepresenteerd als de enige mogelijkheid. Zo wordt helemaal niet ingegaan op mogelijke alternatieven voor het 's nachts alsnog openstellen van banen die anders 's nachts gesloten zijn. Dat zou u als overheid toch mogen verwachten gezien de impact op de gezondheid.
Het programma is overigens wel heel duidelijk niet geschreven voor een breed publiek van omwonenden als lezers, zelfs een woorden/afkortingenlijst ontbreekt.

Systematische onderschatting van de geluidsoverlast (en dus van de gezondheidseffecten)

5. In het programma is niets te vinden over grondgeluid. Grondgeluid is het geluid van vliegtuigen bij de start, taxiën en landen, met de wielen op de grond dus. Grondgeluid is laagfrequent en niet genormeerd; het dient onderscheiden te worden van grondgebonden geluid (industriegeluid). Grondgeluid zit namelijk niet in uw modellen. In de modellen zit wel de startrol, maar niet voor de laagfrequente component (het is dan ook heel wonderlijk dat in de reactienota Luchtruimherziening wordt gesteld dat de luchtruimherziening geen impact heeft op de hoeveelheid grondgeluid. "Immers, het grondgeluid wordt veroorzaakt door de operatie op de grond van de luchthaven, terwijl de luchtruimherziening gaat over de operatie in het luchtruim")

Grondgeluid zit niet in de modellen maar veroorzaakt wel overlast in een ruime cirkel rondom Schiphol, in Badhoevedorp en de achterliggende delen van Amsterdam en in Hoofddorp (grondgeluid draagt heel ver). Vooralsnog kan dit door het ontbreken van normering alleen kwalitatief worden meegewogen. Maar zelfs dat gebeurt niet. Dat betekent een systematische onderschatting van de geluidshinder in Badhoevedorp.

Kortom

U als Rijksoverheid heeft in de Nota van Antwoord Luchtvaartnota 2020-2050 erkend dat grondgeluid ernstige hinder kan veroorzaken, onder meer in Badhoevedorp. Daarom heeft u opdracht gegeven tot een inventarisatie van maatregelen die inmiddels is opgeleverd door de NLR.

Schiphol heeft grondgeluid als apart thema in het Minderhinderprogramma opgenomen (<https://minderhinderschiphol.nl/themas/grondgeluid/>)

Schiphol vraagt een ontheffing voor de nachtsluiting van de Aalsmeerbaan. Badhoevedorp heeft last van grondgeluid van de Aalsmeerbaan (en Kaagbaan), nu nog vooral in de randen van de nacht. Dat zal met onderhoudsprogramma ook in de nacht hinder worden ondervonden.

Maar er wordt voor gekozen om dit probleem nergens te benoemen.

Als het probleem gewoon telkens niet benoemd wordt, hoe serieus wordt het dan genomen? En hoe kan het dan ooit worden meegewogen?

In ieder geval níét bij dit onderhoudsprogramma. En met een onvolledige afweging kunt u niet tot een goed oordeel komen. Ik kan me niet voorstellen dat dit uw bedoeling is.