



Sinds de ingebruikname van de Polderbaan in februari 2003 is het aantal klachten over grondgeluid in Hoofddorp sterk toegenomen. Omwonenden ondervonden vooral hinder van geluid en trillingen in huis bij startende vliegtuigen vanaf de Polderbaan.

De bewonersvereniging Hoofddorp-Noord heeft dit probleem aangekaart bij de gemeente Haarlemmermeer. De gemeente en Schiphol Group hebben daarop in december 2003 besloten een onderzoek te starten naar de exacte oorzaak van de overlast en de mogelijkheden om deze hinder met maatregelen te kunnen beperken. Het onderzoek is in opdracht van Schiphol Group uitgevoerd door TNO, NLR en het Amerikaanse bureau Wyle laboratories.

Grondgeluid was tot 2003 in alle onderzoeken naar geluidbelasting rond luchthavens gedefinieerd als een combinatie van het geluid van taxiënde vliegtuigen en het geluid dat wordt veroorzaakt bij 'reverse thrust', waarbij een vliegtuig na de landing wordt afgeremd via de motoren. De invloed van deze vorm van grondgeluid werd over het algemeen als verwaarloosbaar aangeduid ten opzichte van het geluid van een startend of landend vliegtuig en is derhalve ook niet meegenomen in het MER Schiphol 2003. Uit het uitgebreide onderzoek van TNO, NLR en Wyle laboraties blijkt nu dat er wel degelijk sprake is van overlast door grondgeluid. De waargenomen geluid- en trillingsniveaus worden veroorzaakt door laagfrequent motorgeluid van (grote) startende vliegtuigen. Ook wordt geconstateerd dat onder bepaalde omstandigheden, zoals matige noordoostelijke wind, bij een bepaalde temperatuur en bij natte of bevroren bodem en combinaties van deze atmosferische condities, deze grond en trillingsniveau's worden versterkt met 5 tot 10dB, waardoor zij als hinderlijke tot zeer hinderlijke belasting worden ervaren.

Om een minder hinderlijk geluidsniveau te bereiken dient een reductie van tenminste 5 tot 10dB te worden gerealiseerd, waarbij de meest dominante frequenties in de buurt van 31,5 Hz liggen. Door de onderzoekers is een aantal mogelijke oplossingen aangedragen: diverse types geluidswallen en gebouwen, maatregelen die demping door de grond en/of begroeiing in het tussengebied bevorderen, extra isolatie van woningen, operationele procedures en mogelijke toepassing van anti-geluid en luchtverstorende maatregelen. Deze zijn vervolgens getoetst op hun effectiviteit om de gewenste reductie te realiseren en aan de criteria 'haalbaarheid' en 'effect op mainport'. Op basis van deze criteria zijn de oplossingsrichtingen als extra isolatie, verandering van startprocedure, toepassing van anti-geluid en luchtverstorende maatregelen aangeduid als niet effectief en/of (voorlopig) niet haalbaar, als realistische maatregelen voor de korte termijn.

Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord, Schiphol Group, Gemeente Haarlemmermeer en de CROS onderschrijven de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek en gaan deze verder uitwerken en uitvoeren.

Zij zijn van mening dat de meest kansrijke maatregelen om de hinder door grondgeluid te kunnen beperken te vinden zijn in: verbeteren grondabsorptie in het gebied tussen de Polderbaan en Hoofddorp en hoge gebouwen nabij Hoofddorp.

De gemeente Haarlemmermeer zal de Stichting Mainport en Groen verzoeken veranderingen in de bestekken van het Ontwerp Groene Carré (groengebied Plesmanhoek, Park Vijfhuizen en natuurstrook) aan te brengen om de oplossingen voor grondgeluid daarin mee te nemen. Mogelijke oplossingen om de grondabsorptie te verbeteren zijn de aanleg van bos, grind- of gravelvelden en beplanting.

Verder zal in het kader van de na de zomer 2006 te ontwikkelen gebiedsvisie voor Hoofddorp-Noord worden onderzocht of en zo ja welke soort hoge gebouwen mogelijk zijn en op welke plaats deze gesitueerd moeten worden.

De CROS zal in een brief aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat vastleggen dat zij deze maatregelen ondersteunt en als invulling beschouwt van de ingediende verbetervoorstellen.

Ook operationele maatregelen, zoals minder starts op de Polderbaan beperken de hinder. Dit betekent echter dat deze vliegtuigbewegingen verplaatst worden naar andere banen, waardoor overlast op kan treden in andere gebieden. Verplaatsing van het vliegverkeer kan op dit moment wel worden uitgezocht, maar nog niet ingevoerd, zolang het huidige wettelijke milieusysteem voor Schiphol geldt.



De Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol zal de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat melden dat zij de werkgroep Hinderbeperking verzoekt in het kader van pilots c.q. experimenten maatregelen uit te werken die in combinatie met een gewijzigd baan –en routegebruik het grondgeluid bij Hoofddorp-Noord effectief kan verminderen.

De Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en VROM hebben in een eerder stadium gemeld dat grondgeluid betrokken zal worden bij de evaluatie Schipholbeleid. Gelet op de resultaten van het onderzoek zal bij het aanbieden van het onderzoeksrapport aan het Ministerie van V&W worden aangedrongen op het opnemen van 'grondgeluid' in de wet ten behoeve van compensatie. Deze wettelijke bepalingen zijn noodzakelijk zodat praktische oplossingen voor grondgeluid een wettelijke basis hebben en snel en eenvoudig kunnen worden uitgevoerd.

Tijdens de informatieavond op 13 februari 2006 ondertekenen vertegenwoordigers van de Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord, Schiphol Group, de Gemeente Haarlemmermeer en de CROS een verklaring waarin zij zich uitspreken om zich gezamenlijk in te zetten voor een snelle uitvoering van praktische oplossingen en de overlast voor de omwonenden zo snel en zoveel als praktisch mogelijk is te reduceren.