

## Tabel aan het eind van 2.3

De tabel in 2.3 laat zien dat de totale reductiedoelstelling slechts in een van de 4 hindersituaties wordt bereikt. En dat zijn dan slechts door berekening geschatte waarden. Het is dus zeer twijfelachtig of het uiteindelijk effectief gemeten resultaat de doelstellingen wel zal behalen. We moeten een plan hebben dat er voor zorgt dat de uitspraak van de rechter gerespecteerd wordt. En daar lees ik niets over. Dat zie ik als een ernstige tekortkoming van het rapport "Balanced Approach Schiphol.

## Monitoring

Het gaat er allereerst om vast te stellen of de bewoners door de genomen maatregelen de overlast in de vliegkwaai-gevoelige sectoren rond de luchthaven als minder ernstig ervaren. Dit belang is door de rechter nadrukkelijk bevestigd. Om dit vast te kunnen stellen zullen bewoners de gelegenheid moeten krijgen hun ervaringen b.v. via enquêtes kenbaar te maken. Uiteraard moet ook fysiek gemeten worden (door een onafhankelijke instantie op meerdere relevante plaatsen) hoe het geluidsnivo zich de komende 5 jaar ontwikkelt. Zonder echte metingen is er een onaanvaardbaar groot risico op het ontstaan van nutteloze "wellis nietis" discussies. Meten is weten.

## Vliegeconomie versus gezondheid en nachtrust.

De Europese commissie benadrukt de economische aspecten en dat heeft geleid tot de voorliggende graduele aanpak. Maar wat telt zwaarder? Luchtvaartconomie of gezondheid? En als die luchtvaartconomie dan toch echt moet, kom dan met een fatsoenlijke compensatie voor de vaak in hun slaap gestoorde bewoners. De luchtvaart berokkent hen schade. Het lijkt me maatschappelijk onaanvaardbaar als dat niet door de luchtvaart op de een of andere manier wordt gecompenseerd. Het vliegen zal niet stoppen hinder zal niet verdwijnen dus blijft alleen compenseren over als laatste middel om de gedupeerden tegemoet te komen.

## Vlieghinder op afstand van de luchthaven

En denk niet dat het niets voorstelt. Als ik over beschermd natuurgebied het Kootwijkerzand wandel, hemelsbreed circa 70 km van Schiphol, is het, op de natuurlijke geluiden na, stil. Behalve wanneer er een vliegtuig over komt. En dat is dan de enige bron van geluidshinder stikstofoxydes en CO<sub>2</sub> in de verre omtrek. Ik denk dat er op wat grotere afstand van de luchthaven nog heel veel verbeterd kan worden. O.a. door overdag en s'nachts de vliegroutes om de twee uur b.v. twee km te verschuiven.