

## REACTIE BALANCED APPROACH SCHIPHOL/AANVULLENDE RAADPLEGING 21 juni 2024

### Mijn visie op de voorgenomen maatregelen

De voorgenomen 'stapsgewijze 'maatregelen' zijn volstrekt ontoereikend voor het verminderen van de ervaren geluidsoverlast, uitstoot en vervuiling. Sterker nog het zal op geen enkele manier bijdragen aan verbetering van de leefomgeving van 'omwonenden'.\* De geluidsoverlast is voor 'velen' een acuut probleem, mensen kunnen niet meer slapen, ervaren stress en andere gezondheidsproblemen, daarom is een stapsgewijze benadering geen oplossing. Had die rechter op 21 maart j.l. ook niet uitgesproken dat het binnen een jaar opgelost moest zijn?

Aan de doelstelling een goede balans te vinden tussen Schiphol en het belang van de 'omwonenden' \* wordt door deze 'maatregelen' van de Overheid volledig voorbij gegaan. Het is duidelijk dat het belang van Schiphol en de Luchtvaartindustrie wederom weer zwaarder weegt dat het recht van 'omwonenden'\* op een gezonde leefomgeving.

Uit de voorgenomen maatregelen blijkt ook dat het Ministerie zich duidelijk niets aantrekt van de uitspraak van de Rechter op 21 maart j.. Hierin zei de Rechter duidelijk dat de Staat handelt in strijd met het Europese Verdrag voor de Rechten van Mens door 'omwonenden' \* van Schiphol geen adequate rechtsbescherming te bieden en hun belangen stelselmatig ondergeschikt te maan aan die van de 'Luchtvaart'. Ik denk dat de Rechter een ander soort maatregelen in gedachten had dan de nu voorgestelde 'maatregelen' die niet tot vermindering van de overlast zullen leiden, het biedt tevens geen Rechtsbescherming.

Het Jaarverslag van de Ombudsman heeft de Overheid blijkbaar ook niet gelezen. Daarin wordt de Overheid verweten dat ze niet voldoende luisteren naar de Burgers. Hierin staat ook dat de Overheid veel te veel de neiging heeft om bij problemen nieuwe wetten en regels te maken (zie ook weer op dit dossier), terwijl dat vaak juist niet in het belang van de Burger is. Die zijn beter geholpen als er goed naar hen wordt geluisterd. De Overheid moet dan ook zijn gedrag veranderen in plaats van zich te verschuilen achter telkens nieuwe systemen.

Daarnaast vind ik het discutabel waarom er voor de 'Balanced Approach' Procedure is gekozen. Ook hierover heeft de rechter zich op 21 maart jl. duidelijk uitgesproken; 'Balanced Approach' Procedure', hoeft niet gevolgd te worden voor een krimp naar slechts 400.000 vliegbewegingen. Het LVB van 2008 is namelijk nog steeds van toepassing. Het lijkt verdacht veel op weer een 'vertragingstactek' van de Overheid.

Het wordt ook tijd dat de vliegbewegingen van prive vliegtuigjes en dergelijke worden meegenomen in het totaal aantal vliegbewegingen of beter nog helemaal geweerd. Als je deze aantallen meeweegt zitten we nu al ruim boven de 500.000 vliegbewegingen.

De Overheid overschat vaak ten onrechte het belang van Schiphol. Uit meerdere onderzoeken komt namelijk naar voren dat Krimp van Schiphol niet schadelijk hoeft

te zijn voor de Nederlandse economie. Sterker nog het brengt ook veel voordelen met zich mee, zoals bv voor de woningbouw en vermindering van gezondheidsschade (en bijbehorende kosten) en het beperken van milieuschade.

## Fase 1: 2024

### Stillere vliegtuigen in de nacht (tussen 23.00 en 07.00 uur).

Stillere vliegtuigen zijn op dit moment een utopie. Een paar decibel minder is niet hoorbaar voor het menselijk oor. De WHO heeft de geluidshindergrens niet voor niets op 45 dB gesteld. Een paar dB minder is absoluut niet genoeg om de geluidsoverlast te verminderen.

Bovendien: Welke toestellen zullen geweerd worden tussen 23.00 en 07.00uur? Hoe gaat er gehandhaafd worden? Wat voor sancties zullen ingezet worden?

Conclusie: Een nachtslot zal de enige manier zijn om de geluidshinder te verminderen. Veel andere Europese Luchthavens kennen al zo een nachtslot, waarom kan Schiphol hier niet in meegaan?

## Fase 2: 2025

### Gebruik van Schiphol voor lawaaige vliegtuigen wordt duurder (nieuw);

Schiphol is een van de goedkoopste luchthavens in Europa. Het verhogen van de tarieven voor lawaaierige toestellen zal voor de meeste luchtvaartmaatschappijen geen motivatie zijn om Schiphol te mijden. Om verlies van klanten te voorkomen zal Schiphol ervoor zorgen om nog steeds competitieve (lagere) tarieven aan te bieden. Van een minder lawaaierig toestel heeft men overigens nog steeds geluidsoverlast.

Bovendien: Welke vliegtuigen zullen door de Overheid/Schiphol als al dan niet lawaaierig worden beschouwd? Hoe gaat men dit handhaven?

Conclusie; Deze 'zogenaamde' maatregel biedt geen garantie voor minder vliegtuighinder voor omwonenden, een verbod om te landen is hier de enige juiste maatregel tegen.

### Weren van de meest lawaaige toestellen in de nacht (nieuw);

Dit gebeurt toch al in fase 1?

Minder gebruik van de start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden;

Dit zal leiden tot toename van het aantal vluchten op andere banen. Nederland is klein en dichtbevolkt, dus elke baan ligt in principe altijd relatief dichtbij een dichtbevolkt gebied. Deze maatregel is als een waterbed en zal op geen enkele manier leiden tot een vermindering van de geluidshinder. Nederland is te dichtbevolkt voor zo een groot vliegveld als Schiphol. Te veel mensen (en de natuur) ervaren zoveel hinder dat het schadelijk is voor de Volksgezondheid en onze kwetsbare natuurgebieden. Hoe lang wil men nog doorgroeien? Waarom kijkt men niet naar de gevolgen voor mens en milieu op langere termijn? Wat doet toename vliegverkeer voor toekomstige generaties? Het is nu al onmogelijk om door een natuurgebied te fietsen/wandelen zonder het constante geronk, gefluit en gebrom van vliegtuigen. Dit is toch niet wenselijk?

[Meer vliegtuigen vervangen door nieuwe toestellen \(nieuw\);](#)

Vliegtuigmaatschappijen vervangen vliegtuigen doorgaans pas op het moment dat de economische levensduur van een toestel verlopen is of wanneer het eerder vervangen een kostenbesparing met zich meebrengt. De bestellingen voor nieuwe vliegtuigen waren overigens al geplaatst voordat het kabinet het hoofdlijnenbesluit nam; je kan je dus afvragen of deze maatregel wel een maatregel die in dit pakket thuishoort.

[Minder vluchten in de nacht – maximaal 27.000 vluchten per jaar;](#)

De voorgestelde krimp naar 27.000 nachtvluchten is geen krimp, maar onnodige ruimte voor groei. Elke vlucht in de nacht is er een teveel, mensen hebben recht op slaap.

[Lager totaal aantal vluchten – maximaal tussen 460.000 en 470.000 vluchten per jaar.](#)

Krimp in mijn ogen betekent een verlaging van het aantal wettelijke toegestane vliegbewegingen, dus een krimp van 400.000 vliegbewegingen naar minder en niet een krimp naar maximaal 470.000 vliegbewegingen (terwijl eerder was afgesproken 440.000). Dat is geen krimp! Deze 'buitenwettelijke' vliegbewegingen zijn tot stand gekomen via 'tijdelijke regelingen en geitenpaadjes' en aldus niet op correcte eerlijke wijze tot stand gekomen. Het LVB 2008 is nog steeds geldig, daarin staat dat er wettelijk 'slechts' 400.000 vliegbewegingen zijn toegestaan. Hoe kun je dus van krimp spreken als we naar maximaal 470.000 vliegbewegingen gaan? Vliegbewegingen van prive vluchten zijn hier overigens niet in meegenomen.

[Fase 3: 2026](#)

[Gedeeltelijke nachtsluiting of andere maatregelen in de nacht \(nieuw\).](#)

Zoals veel andere Europese vliegvelden dit ook al doen, pleit ik voor een gehele nachtsluiting. Om te kunnen functioneren hebben mensen voldoende slaap nodig.

Slaap deprivatie kan leiden tot verhoging bloedruk, duizelig- en prikkelbaarheid. Het Immuunsysteem wordt zwakker en men kan last krijgen van stemmingswisselingen. Daarnaast leidt het tot slaperigheid en een verminderd cognitief functioneren, tragere reacties op prikkels uit de omgeving en verhoogde kans op het maken van fouten in taken die aandacht en concentratie vereisen. Het kan leiden tot uitval, de rekening hiervan wordt vervolgens weer gepresenteerd aan de politiek/samenleving.

### Mijn slotwoord

Door gebeurtenissen in de Politiek en dan met name met betrekking tot het Schiphol dossier ben ik inmiddels het vertrouwen in de Overheid volledig kwijt. Dat is jammer, want ik was vroeger trots op Nederland, Schiphol en de KLM. Er is nu schaamte voor het gedrag van de Overheid in de plaats gekomen.

Dat de burger niet beschermd wordt tegen de vlieghinder heeft waarschijnlijk mede te maken met het feit dat de Overheid grootaandeelhouder is van Schiphol en een klein deel van de KLM. Er zijn daardoor zijn er tegenstrijdige belangen in het geding waardoor de Overheid niet meer' objectief 'naar de problematiek kan kijken. Sterke lobby clubs van de Luchtvaart Industrie hebben het tegenwoordig voor het zeggen.

De maatregelen zouden mijn inziens ook door de Rechter getoetst moeten worden; doet de Overheid met deze maatregelen wel voldoende om de Rechten van de Mens te beschermen?.

Wat overigens niet wordt mee genomen in deze discussie is dat vliegtuigen door het NexGen systeem lager zullen gaan vliegen, waardoor er nog meer hinder ervaren zal gaan worden. 'Stillere vliegtuigen' zullen hierbij niet helpen om de overlast te verminderen.

De voorgestelde maatregelen zullen niet tot minder geluidshinder gaan zorgen. Krimp is de enige juiste oplossing om nog meer hinder te voorkomen.

MT

*\*het begrip 'omwonende' is een breed begreep. Tegenwoordig ervaren ook mensen veel verder van Schiphol overlast.*