

Best bijzonder: in de rechtszaak recht op bescherming tegen vliegtuighinder heeft de rechter opgedragen om meer balans te brengen in het belang van de luchtvaart en het belang van omwonenden. Het ministerie presteert het om een uitwerking te geven van de balanced approach, zonder inbreng van de MRS. Hoe kan dat?

De rechter: De Staat handelt in strijd met het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens door omwonenden van Schiphol geen adequate rechtsbescherming te bieden en hun belangen stelselmatig ondergeschikt te maken aan die van de luchtvaart.

Uit deze plotselinge tweede ronde, zo plotseling dat er geen tijd was om de MRS te raadplegen, blijkt dat de Staat duidelijk niet van plan is zich iets van de uitspraak van de rechter aan te trekken. Maar vooral verder op zoek is naar manieren om de luchtvaart, Schiphol, KLM geen strobreed in de weg te leggen. Omwonenden, klimaat, natuur, alles mag erin stikken.

De rechter eist van de staat, dat deze:

1. Binnen 12 maanden bestaande wet- en regelgeving toepast, Deze is van 2008 en gaat terug naar ca. 400.000 vliegbewegingen
2. Zorgt voor praktische en effectieve rechtsbescherming voor alle omwonenden
3. Zorgt voor toepassing van 'fair balance' in bestaande regelgeving
4. Zorgt dat ook rekening wordt gehouden met omwonenden die buiten de door de Staat vastgestelde geluidscontouren wonen
5. Zorgt dat rekening wordt gehouden met de nieuwste inzichten in de gevolgen van geluid voor de gezondheid

Ik heb op de eerste consultatie gereageerd. Als ik dat teruglees was dat een uitstekende reactie. 14 juni 2023 16:36 Warmond – deze hele reactie moet opnieuw meegenomen worden bij deze tweede ronde (want waar ik al bang voor was: hier is niks mee gebeurd).

In die reactie stond: *'De documenten melden dat de minister de rechtspositie van omwonenden wil versterken en tegelijk de overlast wil meten in aantal gehinderden. Dit is in strijd met elkaar. Immers: tel je dan eenmaal mee als gehinderde, dan is je rechtspositie nul. Dat kan niet de bedoeling zijn. Voor alle omwonenden moet de rechtspositie vastgelegd worden: bijvoorbeeld met veel meer handhavingspunten! Voor alle omwonenden moet de overlast verminderen.'* Dit was onterecht niet meegenomen in de samenvatting van die consultatie. Dit punt is bevestigd door de rechter, zie punt 2) Zorgt voor praktische en effectieve rechtsbescherming voor **alle** omwonenden.

De geluidsdoelen zijn onvoldoende. Die geven geen enkele rechtsbescherming aan de gehinderden/ernstig gehinderden. Bij de volgende samenvatting **MOET** terugkomen:

**Het meten van de hinder in het aantal gehinderden en aantal ernstig gehinderden is fout.**

Dat kan niet de enige doelstelling zijn. Elke individuele inwoner heeft recht op bescherming tegen vliegtuighinder. De mate van hinder voor een ernstig gehinderde of gehinderde is dus ook van belang. Die ernstig gehinderde mag niet vogelvrij zijn.

De Lden-uitgangspunten om vast te stellen of er sprake is van hinder of ernstige hinder zijn niet goed. Lubach gaf als voorbeeld: stel je voor 4 bladblazers die herrie maken – en dat worden er dan 2: dat doet niet echt iets met je gevoel van hinder. Zo is het maar net. Wat Lubach daar niet bij aangaf – omdat het nu nog maar herrie is van 2 bladblazers mag die 'geluidsruimte' opgevuld worden door veel vaker die bladblazers aan te zetten. Zo werkt de luchtvaart. Een onhoorbare vermindering en direct 2x zo vaak (of 4x of 8x). En die bladblazers komen ook steeds dichterbij – er wordt steeds lager

gevlogen. De rechter stelt: 5) Zorgt dat rekening wordt gehouden met de nieuwste inzichten in de gevolgen van geluid voor de gezondheid. In een samenvatting **MOET** terugkomen:

**Lden is geen goede maatstaf voor het meten van hinder en gezondheidsschade door luchtvaart.** Er zijn veel recente onderzoeken die dat bevestigen.

De rechter vraagt om een eerlijke afweging van belangen. Hoe weeg je die belangen?

3x per jaar een stedentrip voor een paar tientjes	nooit meer blauwe lucht in Nederland
op reis naar galapagos-eiland om de (laatste) reuzenschildpad te zien	wanhoop door het weten dat we toegaan naar een zesde uitstervingsgolf en dat daarmee ook het voortbestaan van de mensheid op het spel staat
een avondje uit naar ibiza (zonder hotel, maar gewoon diezelfde nacht terug)	minder genieten van mooie muziek: hoe kan de mens zo geniaal zijn om deze muziek te maken en tegelijkertijd te stom om de aarde leefbaar te houden

Van mij uit invulling aan de ene kant van de balans: Wat kost luchtvaart ons?

- Klimaatverandering. Zonder krimp van de luchtvaart is er geen zicht op een leefbare toekomst. Luchtvaart moet krimpen of de mensheid sterft uit, samen met veel ander aards leven. Dit weten leidt nu al tot somberheid door de wanhoop.
- Natuurverlies door enorme stikstofuitstoot. Terwijl biodiversiteit cruciaal is om de klimaatverandering tegen te kunnen gaan.
- Nooit meer een blauwe lucht, altijd vliegtuigstrepen, altijd sluierbewolking door die vliegtuigstrepen.
- Er niet op kunnen rekenen dat je met mooi weer in de tuin kan zitten. Nooit kunnen rekenen op rust.
- Waardedaling van woningen, campings, grond.
- Minder plekken beschikbaar voor nieuwbouw, die zo hard nodig is.
- Slaapverstoring.
- Gezondheidsschade door de herrie, de slaapverstoring, het ultrafijnstof, de NOx-en, de uitstoot van ZZS, de PFAS in de omgeving, de hittestress door klimaatverandering.
- Productiviteitsverlies door de slaapverstoring en de gezondheidsschade.
- Enorme gezondheidsschade, verlies aan gezonde levensjaren voor medewerkers op Schiphol, vooral de medewerkers op de platforms. Medewerkers halen nooit hun pensioengerechtigde leeftijd, maar gaan allemaal eerder dood aan kanker. (Waar blijft de arbeidsinspectie?)
- Steden zoals Amsterdam verliezen hun charme door teveel toerisme. Vliegen is veel te goedkoop en dat trekt veel te veel toeristen. Woningprijzen stijgen doordat verhuur aan toeristen meer oplevert. De eigen bewoners moeten wijken. Het karakter van de stad verdwijnt.
- Heel veel belastinggeld. Luchtvaart heeft de allermeeste coronasteun opgestreken, afspraken aan zijn laars gelapt, van de coronasteun bonussen uitgekeerd.
- Arbeid die gestoken wordt in vervuiling, terwijl er zoveel arbeidskrachten nodig zijn op zinvolle plekken: energietransitie, zorg, onderwijs...
- PAS-melders die ten onder gaan vanwege de verdragings-tactiek van de overheid bij de natuurvergunning Schiphol. De Tweede Kamer wilde PAS-melders eerst en geen uitruil

NOx/NH3. Maar de overheid aan de leiband van KLM deed: Schiphol eerst en dan wel zoveel mogelijk vertraagd. PAS-melders die niets fout hebben gedaan krijgen dwangsommen, bedrijven over de kop, wanhoop, zelfmoord.

Wat luchtvaart oplevert:

- Goedkope vliegvakanties.
- Veel directe bestemmingen en ook heel vaak, door de hub Schiphol.
- Een aantal mensen met een (veel-te-)goedbetaalde baan (die dan wel de inkomstenbelasting ontwijken).
- Grote opbrengsten voor de Shell's onder ons en hun aandeelhouders. Wat zeg ik: supergrote opbrengsten.

Goedkope vliegvakanties zijn geen taak van de overheid. Een gezonde leefomgeving daarentegen is een grondrecht. Om meer balans te brengen in de schade van luchtvaart en de opbrengst: de waarde van goedkope vliegvakanties zou door het ministerie dan ook ingeschat moeten worden op zo goed als nul. Veel directe bestemmingen wordt door de overheid als super waardevol beschouwd. Maar hoe belangrijk is dat, en hoe staat dat in verhouding tot het schrappen van buslijnen op het platteland? Hoezo is direct naar Aarhus kunnen vliegen vanaf Schiphol super belangrijk, maar een bus tussen Groningen-Stadskanaal niet. Als we dit aan 'de Nederlander' vragen, dan geloof ik nooit dat die regelmatig direct naar Aarhus kunnen vliegen belangrijker vindt dan een buslijn Groningen-stadskanaal. De 'wat luchtvaart oplevert' zijn punten van weinig waarde die sowieso geen overheidstaak zijn.

De Verenigde Naties heeft in 2022 het recht op een schone, gezonde en duurzame leefomgeving als mensenrecht erkend. Ook onze eigen grondrechten: Artikel 21 De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Artikel 22 1. De overheid tref maatregelen ter bevordering van de volksgezondheid. 2. Bevordering van voldoende wooneigenheid is voorwerp van zorg der overheid.

Doe dat!

De 'maatregelen' die volgens het ministerie zouden moeten leiden tot minder hinder (minder gehinderden) zijn boterzacht. Een convenant met KLM – hahaha. We weten hoe KLM omgaat met afspraken, zelfs nadat ze door de belastingbetaler met miljarden zijn gered. Er moeten hogere luchthaventarieven gaan gelden voor lawaaiige toestellen in de nacht – maar daar heeft het ministerie dan uiteindelijk niks over te zeggen.

Dat is niks. Dat zijn geen maatregelen. De overheid moet harde grenzen stellen aan geluid: hoeveel dB maximaal, hoe vaak maximaal, stil in de nacht. En de overheid moet deze grenzen dan handhaven – met boetes op een hoogte die zorgen dat de luchtvaart zich er ook aan gaat houden. De overlast kan veel verminderen met continuous descent approaches (glijvluchten). Zo'n manier van aanvliegen zou voor de grenzen uitgangspunt moeten zijn. Op 600m aanvliegen vanaf 40km van Schiphol is niet redelijk. De capaciteit Schiphol zou zich moeten aanpassen aan deze manier van aanvliegen.

Verder mijn hele reactie van 14 juni 2023 16:36 Warmond.