

Weer een internetconsultatie. Ik ben benieuwd of er deze keer wél iets met reacties gebeurt.

Op 24 juni 2022 leek het of de minister besloot het maximum aantal vluchten van Schiphol te verminderen, omdat Schiphol teveel overlast geeft voor omwonenden. Deze consultatie gaat hierover. Tegelijk stelt deze consultatie die vermindering van het maximum aantal vluchten weer ter discussie. Het bericht van krimp naar 440.000 vliegbewegingen was m.i. dan ook lukraak. Ik heb destijds geen onderbouwing van overlast en maximaal aanvaardbare overlast en doelen gezien. (De 440.000 leek meer onderbouwd met: dat moet minimaal blijven voor de hub.)

## 1. Luchtvaart moet krimpen vanwege de klimaatschade

Krimp van de luchtvaart is nodig. Hoe sneller hoe beter. Als omwonende komt voor mij de grootste overlast van Schiphol voort uit de wetenschap dat een leefbare toekomst voor onze kinderen onmogelijk is, zonder krimp van de luchtvaart. Je kan geen zin horen over luchtvaart en het woord duurzaam komt er in voor, maar feit is: qua duurzaamheid heeft de luchtvaart nog **niets** bereikt. Alle kleine winst rondom efficiëntie is meer dan teniet gegaan door groei. Nog meer dan 99,8% van het vliegverkeer gaat met fossiele kerosine. En dat resterend 0,18% bio-kerosine maakt de luchtvaart nog niet duurzaam. **Feit is: duurzame luchtvaart is voorlopig niet mogelijk.** Synthetische kerosine en bio-kerosine zijn **geen** duurzaam alternatief (want de uitstoot hoog in de lucht heeft een eigen opwarmingseffect [Aviation and the Global Atmosphere \(ipcc.ch\)](https://www.ipcc.ch/)) uitstoot moet x 2,7. Waterstof is qua klimaatschade nog erger dan kerosine. En elektrisch gaat voorlopig niet lukken.

Enige optie: **veel minder vliegen!**

Elke dag dat de krimp wordt uitgesteld, betekent gigantische extra klimaatschade. Gemiddeld elke dag gaat er 12.000.000 liter kerosine doorheen – een bak van 20x20x30 meter. Elke dag. Voor voornamelijk vliegvakanties. Luchtvaart is totaal doorgeslagen met onzin als: mensen die in Amsterdam wonen en in Londen werken, of in Zwitserland wonen en in Amsterdam studeren. Of de bagagehandelaars zelf, die uit Oost-Europa komen. Of BN-ers in Spanje die wekelijks naar Nederland vliegen voor een schnabbel. Luchtvaart is totaal doorgeslagen, veel te goedkoop en met veel te veel klimaatschade.

Nog zo'n stukje overlast: de onrechtmatige aankoop van aandelen KLM, de steun aan KLM, de belastingvoordelen voor luchtvaart en Schiphol. Dat ik als belastingbetaler meebetaal aan het verpesten van mijn eigen leefomgeving, is onverdraaglijk.

Van een regering mogen we toch een plan een toekomstvisie verwachten. Een visie in lijn met klimaatdoelen, gezondheidsdoelen, rechtszekerheid omwonenden. **Luchtvaart moet krimpen om klimaatdoelen te kunnen halen.**

De overlast om te zien hoe absurd veel er gevlogen wordt, hoe absurd veel klimaatschade dat geeft, de wetenschap dat we een leefbare toekomst wegvliegen, de wetenschap dat er nu al veel slachtoffers zijn van klimaatverandering, de wetenschap dat nu al veel klimaatvluchtelingen geeft, dat de hoorn van Afrika al onleefbaar is geworden – terwijl de regering het vliegen maximaal blijft subsidiëren en stimuleren, dat is gekmakend. Die overlast is voor mij het allergrootst.

De klimaatcrisis is nu al overal te zien en de ontwrichting van de maatschappij die binnenkort komt is onbeschrijfelijk. De klimaatcrisis is nu! Dit vraagt om het uitroepen van **noodtoestand** voor het klimaat. Met daarbij een directe stop op alle luxe-activiteiten met hoge uitstoot! Zoals 95% van de luchtvaart. [Klimaatcrisis: oceaantemperaturen door het dak, massale vissterfte door zuurstoftekort - Joop - BNNVARA](#)



Luchtvaart veroorzaakt >15% van alle klimaatschade van Nederland.

2019: 14Mton uitstoot door luchtvaart op 203 totaal NL – klimaatschade \* 2,7 = 15% van totale klimaatschade. Daar komt bij: uitstoot bij winning, vervoer, raffinage van de kerosine, uitstoot bij bouw vliegtuigen, uitstoot bij vervoer van- en naar vliegvelden, etc. (Dat is meer dan 2x zoveel als de uitstoot van het gasverbruik van alle huishoudens samen! Voor een luxe-product als vliegen. Dat is absurd. De trein is een goed alternatief voor veel luchtverkeer, maar het beste alternatief wordt vaak vergeten: thuis blijven!)

Waar blijft het besluit voor een hard CO<sub>2</sub>-plafond voor de luchthavens, in lijn met klimaatdoelstellingen? Bedenk eens wat een hoop het zou geven richting jongeren, als de luchtvaart een harde klimaatdoelstelling krijgt op korte termijn, zodat blijkt dat we een keer echt werk gaan maken van klimaat.

Luchtvaart kán niet op tijd verduurzamen. Krimp is de enige optie.

## 2. Rechtspositie omwonenden

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 álle omwonenden moet de rechtspositie vastgelegd worden: bijvoorbeeld met veel meer handhavingpunten! Voor álle omwonenden moet de overlast verminderen. Bij het (volgens ministerie geleidelijk, maar vanwege klimaatcrisis liefst op stel en sprong) terugdringen van de overlast, moet die overlast voor alle handhavingpunten teruggedrongen worden.

Handhaving zou handhaving moeten zijn: zonder uitzonderingen vanwege baanonderhoud en zonder experimenteer-vrijstellingen. Het ministerie moet meer rechtsbescherming geven aan omwonenden via handhaving, dan dat het meedenkt (bij het kruisje tekent) met de luchtvaartsector.

### 3. Uitgangspunt 48db(A) Lden is in strijd met WHO-normen en Europese regels

In de doelstellingen bij de consultatie worden genoemd: 58db(A) Lden, 48db(A) Lden, 48db(A) Lnight, 40db(A) Lnight.

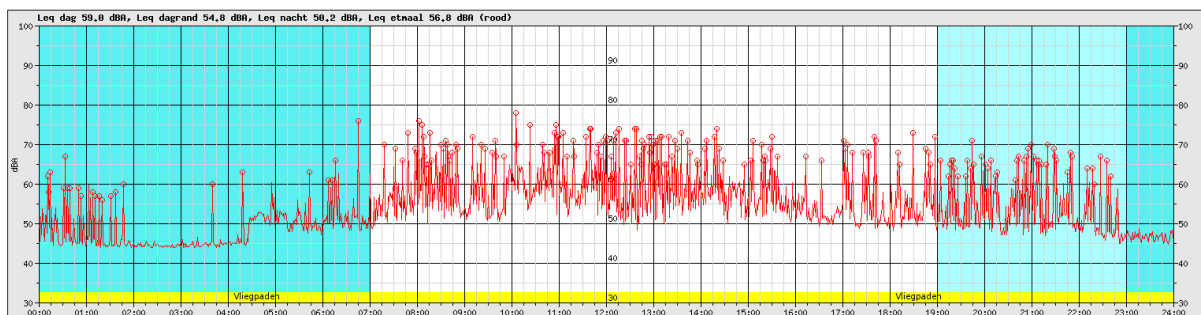
De WHO en Europa stellen andere normen: 45db(A) Lden en 40db(A) Lnight. Boven deze normen is er gezondheidsschade! Alle overlast boven deze normen moet teruggedrongen worden. Het lijkt alsof het uitgangspunt 'hub moet blijven' heeft bepaald welke normen haalbaar zijn.

Er zijn nu 35 handhavingpunten vastgelegd, waarbij de overlast niet is: ernstig gehinderd, maar onleefbaar gehinderd – de punten handhaven op 55db(A)Lden of hoger. Dat is handhaven op een onleefbare overlast. Er moeten voldoende handhavingpunten komen op 45db(A)Lden en 40db(A)Lnight.

Overigens is op de maatstaf Lden en Lnight ook nog wat af te dingen. Bij slaapverstoring bijvoorbeeld gaat het niet om een gemiddeld geluidsniveau, maar of je wakker wordt van een piek. Overdag is de overlast het laatste jaar enorm toegenomen – zie ook het aantal klachten, ook bij vliegherrie.nl: laag overvliegend, minuut na minuut, geen moment rust. Lden en Lnight houden hier veel te weinig rekening mee. Het gemiddeld geluidsniveau bij zo enorm laagvliegen gaat niet zo ver omhoog als de ervaren overlast. En als je deze maatstaf dan toch gebruikt: hou je dan in elk geval aan de WHO-normen!

Doelstelling zou moeten zijn: max 45db(A)Lden en max 40db(A)Lnight – overal verder dan 10km van Schiphol.

#### Absurde overlast op 25 km afstand vanaf Schiphol:



Geén nachtrust, geen enkel moment rust overdag. En dit is dan nog bij lange na niet de 55db(A)Lden wat nu hooguit bij handhavingpunten als rechtspositie geldt. De rechtsbescherming van omwonenden (alle omwonenden) moet veel beter.

### 4. Long- en shortlist van maatregelen

In het hele balanced approach-gebeuren zijn een longlist van maatregelen bedacht, waarna een shortlist overblijft. Niet alle logische maatregelen zijn opgenomen.

De geluidsoverlast is nu hoog door de manier van aanvliegen: al ver van Schiphol dalen de vliegtuigen en gaan dan met motoren aan laag over woonwijken. De overlast is door deze manier van aanvliegen enorm toegenomen.

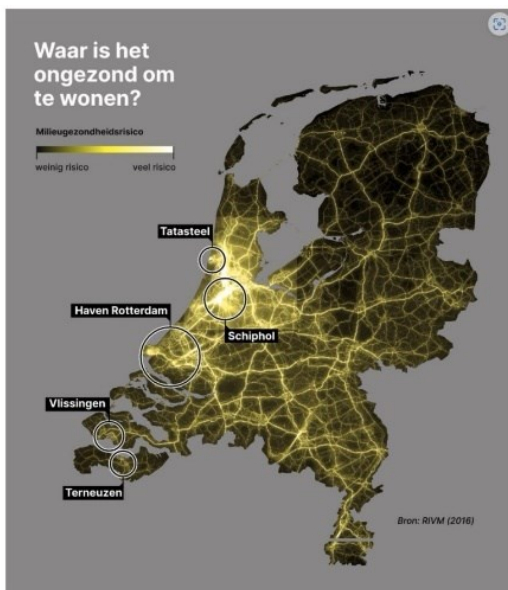
Als maatregelen die de geluidsoverlast terug moeten dringen, zijn deze logisch:

1. continuous descent approaches (glijvluchten) als uitgangspunt (ook overdag)

- alle omwonenden voorspelbare, gegarandeerde rustmomenten op de dag, in de week, door het jaar: dagelijks 2 uur geen vliegverkeer (op vaste momenten overdag)

Als maatregel is onderzocht: in de nacht het aantal continuous descent approaches (glijvluchten) verhogen. Dit blijkt niet veel effect te hebben, want in de nacht is dit al de meest gebruikte manier. Als optie voor de dag is dit niet onderzocht. **Een logische maatregel zou zijn om de continuous descent approaches als uitgangspunt te nemen 's nachts én overdag en het maximum aantal vliegbewegingen daar op aan te passen.** Voor de nacht is dit nu de meest gebruikte manier, maar is dat vastgelegd, is dit een recht voor omwonenden?

## 5. Overlast is niet alleen geluid



Naast de geluidsoverlast en de wetenschap van de klimaatschade is de uitstoot van de vliegtuigen ongezond. De hoeveelheid kankerverwekkende stoffen is enorm en overschrijdt elke norm. Met de uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof is de omgeving van Schiphol de meest ongezonde van heel Nederland. [Notitie Emissieberekening ZZS Luchthavens-1.pdf - Google Drive](#)

Ook vanwege deze uitstoot zou het laag overvliegen - vanaf grote afstand van Schiphol - niet toegestaan moeten worden, maar zouden glijvluchten de norm moeten zijn.

Hoezo moeten we als Nederlander de continue sluierbewolking accepteren vanwege luchtvaart?

Rondom Schiphol speelt een enorm PFOS probleem, het water rondom Schiphol is levensgevaarlijk vervuild. Omwonenden lijken rechteloos. Er zijn geen regels voor die kankerverwekkende uitstoot, de overheid handhaaft niks, het is niet eens duidelijk welke regels gelden, welk ministerie dat moet vaststellen en wie dat moet handhaven. Werknemers van Schiphol lopen onaanvaardbare gezondheidsschade op, maar ook omwonenden.





## 6. De hub-functie moet ter discussie

Dat die hub-functie moet blijven, dat wordt altijd genoemd, met nauwelijks onderbouwing. 'het staat in het coalitie-akkoord' is geen onderbouwing en dat zou voor de minister niet genoeg reden moeten zijn om vast te houden aan de hub. (Als een ministerie al directe verbindingen belangrijk vindt, dan mag het ook een oordeel hebben over welke verbindingen: dat moet dan niet aan KLM overgelaten worden.)

Het is véél logischer om de klimaatdoelen als een vaststaand feit aan te nemen? Vliegvakanties naar Ibiza of Antallia of 50x per dag naar Londen of een directe bestemming naar weet-ik-veel-waar zijn van veel minder belang dan een leefbare toekomst.

**Hoe kan het dat we toestaan dat vliegvakanties gaan boven een gezonde en fijne leefomgeving, een schone, blauwe, heldere lucht en de mogelijkheid om klimaatdoelen te halen?**

Wat geeft mensen het recht om de leefomgeving in een groot gebied rondom Schiphol permanent te verpesten voor een weekje vakantie per jaar?

## 7. Krimp omdat er geen natuurvergunning is en de luchtvaart de natuur ernstig schaadt

Hierboven nog niet genoemd: de enorme stikstofuitstoot van de luchtvaart. Als de regering echt geloofwaardig wil zijn in de wens de natuur te laten herstellen: sluit Tata en halveer Schiphol. Het grootste deel van de stikstofuitstoot van Schiphol wordt weggerekend, maar daar heeft de natuur natuurlijk geen boodschap aan.

### Samenvattend:

Kom niet met een nep-krimpbesluit vanwege geluidsoverlast en dan een nep-consultatie die dat krimp-besluit weer onderuit haalt. Kom als regering (regeer, maak keuzes!) met één toekomstvisie voor Schiphol, binnen klimaatdoelstellingen (schiet op met dat CO2-plafond, dat is het allerbelangrijkste) en met gezondheidswaarborgen voor omwonenden en werknemers. Hiervoor is veel meer krimp nodig dan tot 440.000 en dus niet alleen vanwege geluidsoverlast. De kosten van luchtvaart zijn veel groter dan geluidsoverlast alleen.

- Stel regels voor Schiphol qua klimaat, natuur en gezondheid en handhaaf die regels (en laat verder Schiphol zichzelf bedruipen)!
- Alle omwonenden hebben recht op bescherming, meten in aantallen gehinderden is fout.
- Hou minimaal vast aan de WHO-normen qua geluidsoverlast. Ga verder in gesprek met omwonenden over de leefbaarheid. En leefbaarheid is meer dan geluidsoverlast.

## Nabranders. Het is niet alléén de geluidsoverlast. Maar die geluidsoverlast is wel erg:

'Het lijkt wel een horrorfilm boven Krommenie, overal komen ze vandaan, dubbele banen en dan nog hoger daar boven, van links van rechts. Het hele luchtruim met daarbijbehorende luchtkwaliteit word finaal naar de kl@@te gevlogen.'

30-05-23	23:37	1967	Heemskerk	Geluid
<p>Wonen in een donderwolk en onder een onweerswolk elke dag die verschrikkelijke straalmotor terreur en giftige uitstoot om de paar minuten. Mijn hele gezin nog wakker en boos en broos. Je wilt je er tegen wapenen maar het kan niet. Je wilt de herrie negeren maar dat lukt niet. Je wilt slapen maar dat gaat niet. Het is overduidelijk dat als onze leefomgeving vrij is van vliegtuig overlast de sfeer fijn en relaxed is en we ons prettig en lekker voelen. Maar als Schiphol ons met decibels onder vuur neemt en als onze leefomgeving aanvalt met vliegtuigterreur worden we erg gespannen en raken we geïrriteerd Vliegtuig overlast heeft een zeer negatieve impact op onze gezondheid, ons woongenot en ons levensgeluk. Welvaart in plaats van welzijn. Dat doet pijn. Economisch belang voor het belang van omwonenden. En dat allemaal voor een bedrijf dat een enorme schade aanricht aan al wat leeft en volledig gebaseerd lijkt te zijn op bedrog en manipulatie. Ik kan waarschijnlijk zo niet slapen. Te veel adrenaline. Duurt deze herrie nog lang? Een dagelijkse ondraaglijke martelgang.</p>				
<p>34 <b>Hetzelfde in De Kwakel: 'Daar gaan we weer. Wat een rotherrie. Elke ochtend rond 7 uur word je je bed uitgejaagd. Heel fijn als je als ouder stel met kwalen advies krijgt van de arts om het rustig aan te doen. Wel de rust is hier ver te zoeken.'</b> 3:40</p>				

12-06-23	18:00	2317	Leiden	Geluid
<p>maandag 12 juni een zeer onrustige avond met lang doorgaand hinderlijk vliegverkeer. Ook dinsdag 13 juni overdag voortdurend overlast. We worden wat murw geslagen om steeds adequaat overlast te melden.</p>				
<p>1 <b>Deze melding is aangemaakt op 14-06-2023 15:46</b></p>				

31-05-23	11:04	2314	Oegstgeest	Geluid
<p>Het is echt niet vol te houden. Ik ben geen moeilijk persoon, ik accepteer dat je in de Randstad te maken kunt hebben met een bepaalde mate van geluidsoverlast, maar dit overtreft echt alles. Nu net vier vluchten pal achter elkaar over Oegstgeest, met een hoogte van max. 625 meter. KLM 644, DAL74, AMC394, DAL 162. Waarom vliegen ze zo laag? Dat is mij echt niet duidelijk. Dit is niet vol te houden, je moet met dit mooie weer binnen blijven met alle ramen potdicht. Ik heb het in alle jaren dat ik in Oegstgeest woon nog nooit zo erg mee gemaakt. Waarom wordt dit allemaal maar normaal gevonden?</p>				
<p>16 <b>Deze melding is aangemaakt op 31-05-2023 11:08</b></p>				

14-06-23	13:47	2421	Nieuwkoop	Geluid
<p>Het is hier weer bar en boos, filevliegen laag over ons dorp en naastgelegen Natura2000- en STILTEgebied de Nieuwkoopse Plassen. Nou, laat die stilte maar weer weg, het is de hele dag al raak met de herrie van de vliegtuigen, al ruim 200 passages sinds vanochtend vroeg 6.00</p>				
<p>2 <b>Deze melding is aangemaakt op 14-06-2023 13:50</b></p>				

14-06-23	12:20	2435	Zevenhoven	Geluid
<p>De 3e 747 over het dak, die ik waarneem! Vandaag weer een dubbele laag van landers en erboven starters die vanuit het noorden heel Nederland overvliegen om naar het zuiden te gaan. En als er een moment geen groot toestel is, dan zie en hoor je kleine toestellen onnodig rondvliegen, mogelijk zelfs op kerosine met nog lood erin! Lees zojuist het artikel op SchiphoWatch, dat is echt schrikken!! 20 kilometer is ook hier, eerlijk gezegd verwachtte ik dat al. Zoveel familie, vrienden en bekenden in deze regio hebben kanker, suikerziekte en vele andere vreemde aandoeningen, maar onze overheid faciliteert de luchtvaart optimaal. Geeft zelfs subsidies voor fossiele brandstoffen en zo betaal via je belastingen zelf mee aan de ondergang van je eigen gezondheid!!!!</p>				
<p>2 <b>Deze melding is aangemaakt op 14-06-2023 12:20</b></p>				

'Dit is het ergste: Logees en vanaf 7 uur starters met meer dan 80 dBa vanaf de Aalsmeerbaan. Welkom in Aalsmeer. Zo te merken gaat dit de 1 dag duren. 😡😞. Ik schaam me voor deze leefomgeving en voel me zo machteloos.'

14-06-23	07:44	3972	Driebergen-Rijsenburg	Geluid
<p>En weer een laag vlieger naar Schiphol. Overduidelijk meer laag vliegende vliegtuigen dan ooit tevoren. Irritante herrie boven de natuurpracht van Utrechtse heuvelrug.</p>				
<p>3 <b>Deze melding is aangemaakt op 14-06-2023 07:44</b></p>				

Uit bed gebulderd: 'Ik sta op, slapen heeft geen zin meer. De schande van het land !!!! 'S avonds moeten wachten met slapen tot de laatste geland is en 's morgens uit de slaap gehaald worden door de eerste vlucht.' Melding uit Capelle ad IJssel vandaag op [vliegherrie.nl](https://vliegherrie.nl).

28-05-23				
<p>Kwart voor elf en slapen is volkomen onmogelijk in de Merenwijk in Leiden. Toch moet het, want morgenochtend tegen zes uur begint de herrie alweer. Je komt met andere woorden met geen mogelijkheid aan de uren slaap die nodig zijn om gezond te blijven. Er staat geen TV in mijn slaapkamer; de enige reden dat ik nu nog op mijn telefoon zit is om deze melding te maken. Ik drink s avonds ook geen koffie. Ik sport en eet gezond, drink geen alcohol. Ik doe kortom alles om een gezond slaappatroon mogelijk te maken. En toch ben ik al dagenlang gebroken; duizelig en gedesoriënteerd van slaapgebrek. Er is maar één conclusie mogelijk: de keuzes van de overheid maken mij ziek. Mij, en alle andere mensen die liiden onder vliegtuiglawaai. Wiii voezen ons bij de mensen die wonen bij Tata Steel en sterven aan kanker: bij de</p>				
<p>3 <b>Deze melding is aangemaakt op 28-05-2023 11:08</b></p>				