

Geachte Minister,

Hierbij maak ik met klem bezwaar tegen de door U voorgestelde zogenaamde Experimenteerregeling Schiphol. Deze zou de belangen van omwonenden en het vermeende belang van de hub-functie van Schiphol (het bedienen van buitenlandse overstappassagiers) beter in balans moeten brengen.

Met de bescherming van omwonenden tegen geluidsoverlast en vervuiling door het luchtverkeer van Schiphol is het helaas zeer treurig gesteld. De facto worden omwonenden al jaren op geen enkele manier beschermd tegen aantasting van hun welzijn en gezondheid. In afwachting van nadere wetgeving is jarenlang gebruik gemaakt van de list van het 'anticiperend handhaven', dat wil zeggen het opschorten van enige handhaving van geluidsnormen. Hierdoor heeft de luchtvaartbranche vrij spel gekregen en iedere norm of fatsoen de afgelopen jaren compleet aan de laars kunnen lappen. Zij konden immers doen wat ze wilden. Omwonenden worden 's nachts wakker gebulderd. Overdag razen de vliegtuigen met een gekmakende frequentie laag over hun dak. Een vlieghoogte van rond de 600 m is gebruikelijk geworden over vele tientallen kilometers lang, wat gepaard gaat met geluidsniveaus van rond de 70 dB, waardoor gesproken moet worden van een ware lawaaierreur voor degenen die in de buurt van een aanvliegeroute wonen. Op plekken dichtbij de luchthaven is het nog erger en worden mensen op frequente basis blootgesteld aan geluidsniveaus van 80 dB en hoger, wat ronduit onmenselijk is.

Het is duidelijk dat dit een een grove schending inhoudt van de zorgplicht van de overheid jegens haar burgers. Het beëindigen van het gebrek aan handhaving is op zichzelf een noodzakelijke eerste stap om hier verandering in te brengen. Maar de voorgestelde regeling is helaas niet anders te zien dan als een stuitende poging om onder de verantwoordelijkheid uit te komen die U heeft voor Uw burgers.

Een kind kan begrijpen dat het oprekken van een tiental geluidsmmeetpunten omdat hier rekenkundig nog 'ruimte' zou bestaan voor het opvoeren van het aantal decibellen berekend op jaarbasis de geluidsbelasting voor omwonenden van deze banen alleen maar nog groter zal maken. En dit betreft dan mensen die op dit moment al in een onleefbare situatie verkeren, zoals in Uithoorn en Krommenie. Ik verwijs U naar de schrijnende meldingen uit deze gemeenten die de afgelopen anderhalf jaar zijn verzameld op het onafhankelijke meldpunt Vliegherrie.nl (waarvan de teller op dit moment staat op 193.693 meldingen, een knappe prestatie van de luchtvaartsector). Het uitmiddelen van geluidsbelasting over een jaar is een perfide truc die enorme piekbelastingen moet legitimeren. Dit is niet goed te praten en al helemaal niet als bekend is hoezeer mensen nu al lijden onder de geluidsbelasting.

Dan doet U het voorkomen alsof het 'strikt preferentieel baangebruik' omwonenden bescherming zou bieden. Maar dit is een wassen neus. Het garandeert geen enkele limiet aan de daadwerkelijke belasting waar mensen aan blootstaan. Klein voorbeeld: zelf ben ik als onderwonende van de Oostbaan in Amsterdam de afgelopen vijf ochtenden wakker gebulderd door laag overkomend vliegverkeer. Dit vanwege het onderhoud van de Zwanenburgbaan dat ook verkocht is met de geruststelling dat het

preferentieel baangebruik enige waarborg zou bieden aan omwonenden. Een lotgenoot schreef een wanhopig bericht op Twitter over de lawaaiterreur van de afgelopen dagen en zelf voel ik me ook gesloopt. Hoezo bescherming van omwonenden? De ervaring heeft ons bovendien al jaren geleerd dat het strikt preferentieel baangebruik in de praktijk niet strikt maar boterzacht is. De luchtverkeersleiding kan op iedere moment besluiten om voor omwonenden onnavolgbare redenen een bepaalde baan in te zetten. Werd het baangebruik bij een bepaalde windrichting eerder als gevaarlijk bestempeld, op een ander moment kan dat ineens wel. Ook wordt er zonder toelichting afgeweken van voorgeschreven routes. Niemand kan ze hierop aanspreken. Ze kunnen doen wat ze willen en het heeft er alle schijn van dat operationeel gemak voor Schiphol het wint van het belang van een leefbare omgeving. Het luchtruim is overvol, dus wordt alles uit de kast getrokken om al die vliegtuigen erin te proppen. En als omwonenden zich beklagen over de hoge geluidsvolumes vanwege het extreem laag vliegen over bewoond gebied krijgen ze te horen dat luchtvaartmaatschappijen zo duurzaam bezig zijn omdat ze hiermee kerosine besparen. Kortom, omwonenden trekken altijd aan het kortste eind, van enig besef laat staan respect voor hun recht op een leefbare omgeving blijkt hoegenaamd niets.

Het is een grove misvatting dat aan het beschermen van omwonenden en het bevorderen van de hub-functie van Schiphol een even groot belang moet worden toegekend. Het faciliteren van de hub-functie is een beleidsdoel, waar gezien de ernst van de klimaatcrisis en de onder druk staande leefomgeving zeer veel op af te dingen is. Maar ook als U dit doel wilt nastreven moeten er waarborgen worden ingebouwd voor de bescherming van de gezondheid van omwonenden. Dat is niet een belang dat U kunt uitruilen tegen het al dan niet reële economische belang van de luchtvaart. Het zal ergens in Uw onderbewuste misschien wel vaag sluimeren, het gevoel dat het niet kan, de zorgplicht voor een leefbare omgeving nakomen en tegelijk de hub-functie behouden en, wat God verhoede, zelfs het aantal vluchten nog verder opvoeren. Het lijkt mij voor Uzelf en voor de toekomst van dit land beter dat U zich dit feit nu bewust wordt dan wanneer de ellende voor de planeet en de al zwaar in hun grondrecht geschonden omwonenden eerst nog verder moet toenemen.

De voorgenomen experimenteerregeling is niet met enig fatsoen te verantwoorden. Ik verzoek U daarom met klem hiervan af te zien en een begin te maken met een luchtvaartbeleid dat werkelijk de rechten van omwonenden en de zorg voor de leefomgeving serieus neemt.

Hoogachtend,

J.S. Leene

Amsterdam  
22 februari 2023