

Burgers en organisaties is gevraagd een reactie te geven op de Experimenteerregeling Schiphol. Nu heb ik eerder een zienswijze ingediend rondom het groot baanonderhoud Schiphol. Alle zienswijzen die daar op binnenkwamen zijn tot nu toe afgedaan als: 'bewoners maken zich zorgen over extra hinder, maar dat was al bekend en er was rekening mee gehouden'. Echter: daarmee was mijn zienswijze totaal niet gedekt. Ik maak me zorgen over de leefbaarheid van de aarde. We zitten wereldwijd in een klimaatcrisis. Verduurzaming van de luchtvaart is louter greenwashing: 99,8% fossiele kerosine. Luchtvaart kán voorlopig niet verduurzamen. Dus: luchtvaart moet krimpen en dus is oprekking van de geluidsgrenzen onnodig.

Dit geldt ook voor deze experimenteerregeling. We zitten in een klimaatcrisis, Nederland heeft zich gecommitteerd aan Parijs-akkoord. Dat betekent maar 1 ding: luchtvaart moet krimpen, dus hogere geluidsgrenzen bij sommige handhavingpunten is onnodig. Zie voor onderbouwing mijn vorige zienswijze.

De vraag die bij mij leeft: heeft het indienen van zienswijzen zin? Is het hele proces van internetconsultatie geen verplicht nummertje? De vorige consultatie, deze consultatie – op geen enkel punt krijg ik de indruk dat er sprake is van een afweging. Alles geeft de indruk: Schiphol vraagt, ministerie draait. De hub-functie moet behouden blijven (staat in het coalitieakkoord) en als Schiphol of KLM aangeeft dat daarvoor geluidsgrenzen opgerekt moeten worden, dat niet gehandhaafd moet worden op arbeidsomstandigheden, zeer zorgwekkende stoffen, geluidsoverlast – dan regelt het ministerie dat.

Zelfs door voor 60 miljoen op kosten van de belastingbetaler een groep juristen aan de slag te zetten om een natuurvergunning te regelen. Terwijl de Tweede Kamer wil, dat Schiphol geen stikstofrechten koopt, wordt het zo geregeld, dat precies dát wel gebeurt.

Dit is niet wat een minister hoort te doen.

https://www.npostart.nl/buitenhof/24-01-2021/VPWON_1324930

Gespreksleider: het probleem van klimaatverandering vraagt om zo snel mogelijk minder broeikasgassen uit te stoten. Daar past openen van een extra vliegveld niet bij. De reactie van Cora van Nieuwenhuizen – toenmalig demissionair minister van I&W: (7:55 in het flimpje) 'Het staat in het regeerakkoord. Ik heb opdracht gekregen om alles voor te bereiden.' Alex Brenninkmeijer (29:30 in het flimpje). De opstelling van een kabinet: 'het staat in een regeerakkoord, dus het moet' – dat is een ongewenste ontwikkeling.

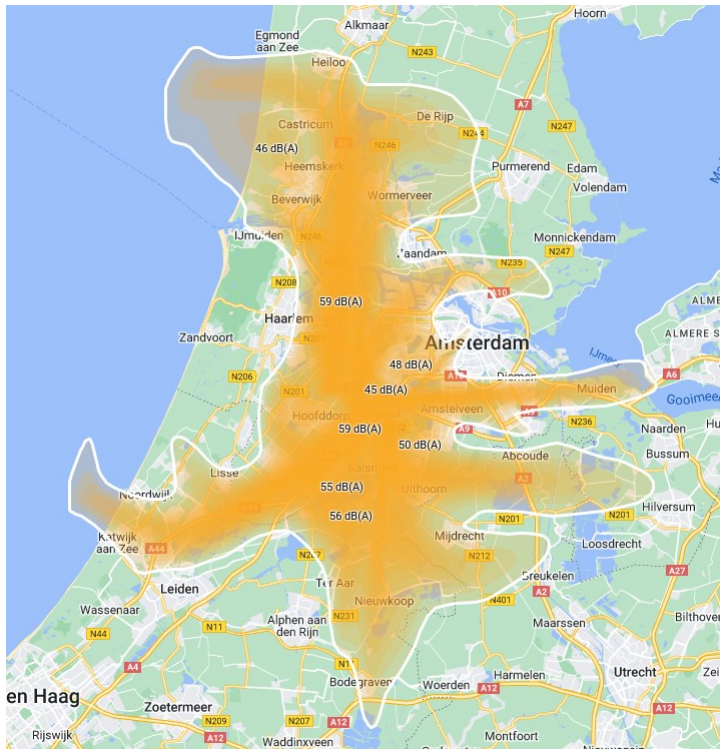
Bewoners staan machteloos tegenover de overlast van de luchtvaart. Er zijn geen regels – want zodra Schiphol het vraagt, worden regels opgerekt. De maatschappelijke kosten-baten analyse gaat uit van aantal gehinderden. Wat betekent: tel je eenmaal mee als gehinderde, dan ben je helemaal vogelvrij – dan kan Schiphol doen wat het wil. Minder gehinderden, maar veel meer herrie voor de gehinderden. En veel meer fijnstof en anderszins vervuilde lucht.

Rondom Schiphol is er ook een 'sacrifice area' – een gebied dat opgegeven wordt.

<https://twitter.com/SREnvironment/status/1628085424467116034?s=20>

Maar mensen binnen zo'n area zijn ook burgers van Nederland, die hebben ook allemaal belasting betaald, die hebben ook dezelfde rechten. Die hebben ook het grondrecht op een gezonde leefomgeving. Die willen ook slapen 's nachts, slapen met open raam, buiten kunnen zijn in de zomer, kletsen met gasten. Schiphol maakt een absurd groot deel van Nederland onleefbaar. Schiphol zorgt ervoor dat op een absurd groot deel van Nederland geen woningbouw meer mag

plaatsvinden. Binnen dit gebied lopen bewoners gezondheidsschade op heeft WHO uitgezocht (bron ozv.nu).



Een impressie van hoe het is om in een sacrifice area te wonen: [sdk 2.0 player \(companywebcast.com\)](https://www.sdk2.0/player/companywebcast.com)

En dat alles kan Schiphol doen, omdat (zo komt het mij over) Schiphol vraagt en het ministerie draait.

Nergens wordt het belang van de hub-functie afgewogen tegen de overlast. Nergens een afweging tussen aantal bestemmingen/ bereikbaarheid tegen de overlast. De bereikbaarheid van honderden bestemmingen wordt superbelangrijk gevonden, maar als het spoor bij Meppel is versperd, dan zijn noordelijke provincies niet bereikbaar vanuit de randstad en andersom. Ben je afhankelijk van openbaar vervoer, dan is sowieso een groot deel van Nederland slecht bereikbaar. Kennelijk is bereikbaarheid maar heel selectief belangrijk. De afweging welke bereikbaarheid voor Nederland welke overlast waard is, die wordt nergens gemaakt. Zonder onderbouwing is luchtvaart alles, mag alles.

Maar een gezonde leefomgeving is een grondrecht. Rond Schiphol wordt dat grondrecht geschonden: ongezonde geluidsoverlast, fijnstof, ultrafijnstof, PFOS en andere zeer zorgwekkende stoffen.

[Microsoft Word - UPR NL 2022 Health Environment SUFYR Joint Stakeholder Report 31032022.docx \(standupforyourrights.org\)](#)

Het past niet dat een minister blind een coalitieakkoord uitvoert. Wat moet wél:

- grenzen stellen aan de broeikasgas-uitstoot, waardoor Nederland doet wat nodig is om de aarde leefbaar te houden, doet wat nodig is om binnen de 1,5 graden-afspraken van Parijs te blijven
- een gezonde leefomgeving voor de inwoners van Nederland niet verkwanzelen, maar waarborgen: gezonde lucht, schoon water

- afwegen van belangen: de lijntjes van KLM zijn géén infrastructuur, het belang van een of andere ver-weg-bestemming (of een dichtbij-bestemming) beter bereikbaar, moet afgewogen tegenover de gezondheid van inwoners, tegenover of ergens wel of geen woningbouw mogelijk is, het is onwaarschijnlijk dat alle bestemmingen heel belangrijk zijn
- alle inwoners hebben recht op een gezonde leefomgeving, het is onrechtvaardig en gaat in tegen de rechten van de mens om opgegeven zones te maken, zones waar het leven totaal onleefbaar wordt, waar de gezondheid ernstige schade oploopt, waar bewoners volledig machteloos zijn tegenover overlast

Gezondheid, voldoende woningen, gezonde leefomgeving: dat is punt van zorg voor de overheid.
Goedkope vliegvakanties zijn dat niet.