

Fantastisch dat er een grondslag wordt gecreëerd voor de rol van de MRS, zoals in relatie tot het instellen van experimenten. Maar iedereen weet dat dit experiment niet het verminderen van geluidshinder tot doel heeft, maar het tijdelijk faciliteren van meer vliegbewegingen dan momenteel is toegestaan. Dit is de omgekeerde wereld en die strookt niet met fatsoenlijk bestuur en een betrouwbare overheid die er is voor haar burgers.

Ook is het zo dat de MRS deels bestaat uit vertegenwoordigers van de luchtvaartlobby. Ondanks dat er 10 afgevaardigden van bewoners in de MRS zitting hebben, en 5 afgevaardigden van de luchtvaartlobby, weten we allemaal dat de MRS in deze vorm nooit eerlijke, objectieve besluiten kan nemen.

De effectiviteit van de MRS valt of staat met de onderwerpen waarover deze besluiten kan nemen.

Of de keuzes die de MRS voorgelegd krijgt. Het uitgangspunt van besluiten door de MRS moet zijn dat er écht gekeken wordt naar de belangen van de omwonenden.

En dat betekent dat er door het ministerie van I&W met de daadwerkelijke situatie, cijfers, metingen en volgens de Europese regels gewerkt moet gaan worden, en al helemaal volgens de minimale normen van de WHO.

Het ministerie van Infrastructuur (I&W) geeft aan dat met de 'Europese standaard' rekenmethode Doc29 wordt gewerkt, maar de praktische invulling wijkt sterk af van wat door Europa is bepaald.

Zo eist de EC dat invoerwaarden maximaal twee decibel mogen afwijken van de gemeten werkelijkheid.

De Nederlandse invoerwaarden blijken echter veel verder van de praktijk af te liggen: van minus 8 decibel tot maar liefst 23 decibel extra lawaai. Iedere 3 decibel is een verdubbeling van het geluid, maar iedere 10 decibel wordt door mensen ervaren als een verdubbeling. De door I&W gebruikte cijfers kunnen dus zomaar vier keer minder herrie voorspellen dan omwonenden te horen krijgen. De rekenkundige geluidssterkte wordt hiermee ruim 125 keer onderschat (twee tot de macht zeven, er zitten ruim zeven keer 3 dB in de 23 eerdergenoemde decibellen).

De Europese Commissie schrijft voor dat voor de berekeningen de werkelijk gevlogen routes moeten worden gebruikt, maar ook dat gebeurt niet in NL. In plaats daarvan gebruikt Schiphol gestandaardiseerde, theoretische profielen die in de praktijk sterk afwijken van de gevlogen routes en geen rekening houden met bijvoorbeeld intersectiestarts, waarmee veel extra en onnodige overlast wordt veroorzaakt.

Het ministerie van I&W voldoet dus niet aan de rekenvoorschriften en komen de geluidscontouren gunstiger uit (voor de luchtvaartsector). Er worden door I&W verouderde woningbestanden gebruikt, waardoor het totaal aantal gehinderden en slaapverstoorden op papier lager uitvalt, wordt een veel te grof raster van rekenpunten gebruikt en rekent het mensen buiten de 48 decibel-contour niet mee, terwijl juist daar de meeste gehinderden wonen.

Al deze onnauwkeurigheden samen zorgen ervoor dat er veel meer 'geluidsruimte' op papier is gecreëerd dan volgens Europese regelgeving toegestaan, of volgens de normen van de WHO als acceptabel wordt bestempeld. Vervolgens krijgt de EC een papieren werkelijkheid gerapporteerd, die niet strookt met de echte werkelijkheid.

Dat leidt ertoe dat de Commissie geen goed beeld krijgt van de werkelijke situatie en dat het Europese beleid wordt gebaseerd op foute informatie.

Met andere woorden, zo lang er niet met de echte cijfers, getallen, feiten en volgens de juiste regels wordt gewerkt, is de MRS een tandenloze tijger en zit men daar voor de bühne.

En dus is het verzoek aan het ministerie van I&W om met de juiste getallen, cijfers, methoden en volgens de juiste Europese methoden te werken. En niet om allerlei geitenpaadjes te volgen, ten koste van de burgers van Nederland.

De burgers zouden op de eerste plek moeten staan!