

## 078 Velsen Zuid

**Van:** xxxxxxxx[xxxxxxxx@xxxxxx.nl]

**Verzonden:** zondag 26 juni 2005 20:53

**Aan:** evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl

**Onderwerp:** inbreng voor evaluatie schiphol beleid: spreiden van aan en uitvliegroutes is eerlijker dan concentreren

**Urgentie:** Hoog

Geachte mevrouw Schulz van Haegen

Hierbij treft u mijn bijdrage aan voor de evaluatie van het Schiphol beleid.

### Beschrijving voorstel

Ik pleit ervoor de aan- en uitvlieg routes van en naar Schiphol op een eerlijke manier te spreiden over de regio rondom de luchthaven. Bovendien pleit ik ervoor om het uitgangspunt op grond waarvan de geluidsoverlast van Schiphol integraal wordt neergelegd bij een kleine groep mensen, die daardoor zeer zwaar worden belast, te heroverwegen.

### Motivering

1. De invoering van het nieuwe banenstelsel per 2002 lijkt niet te hebben geleid tot een beperking van de geluidsoverlast van Schiphol tot een kleinere groep mensen. De hinder lijkt slechts te zijn overgeheveld van de ene groep mensen naar de andere.
2. Het uitgangspunt om de geluidsoverlast van Schiphol te beperken tot een kleine groep mensen, die daardoor wel zeer zwaar belast wordt, is ethisch verwerpelijk.

### Onderbouwing

1. Ik vermoed dat niet *minder* maar *andere* mensen nu last hebben van vliegtuiglawaai. Ter onderbouwing van dit vermoeden verwijs ik naar de vele individuele en georganiseerde klachten die zijn geuit aan uw ministerie, aan het Cros en in de media, vanuit de verschillende stedelijke gebieden rondom Schiphol, met uitzondering van enkele steden die er qua geluidsoverlast beter op zijn geworden, zoals bijvoorbeeld Amsterdam. Dit vermoeden kan niet hard worden gemaakt, bij gebrek aan een sluitend meet- en handhaafstelsel van de geluidsoverlast in de weide omtrek van Schiphol. Ik verwijs naar een recente publicatie hierover van de Commissie Geluidshinder Schiphol.
2. Afgezien van de handhaafbaarheid, stel ik ook het uitgangspunt zelf ter discussie. De concentratie van de totale geluidsoverlast van Schiphol bij een kleine groep mensen (wondende in dunbevolkte gebieden), zodat de rest (stadsbewoners) weinig last heeft van Schiphol, past binnen het utilisme, een negentiende-eeuwse ethische stroming. Utilisten beogen het geluk van een zo groot mogelijke groep mensen te verhogen, eventueel ten koste van een kleinere groep mensen. Slechts de aantallen tellen. De theorie is door de tijd heen verworpen door zichzelf respecterende democratieën, omdat in deze theorie de individuele grondrechten van burgers (eigendomsrecht, recht op vrijheid, privacy, vrije meningsuiting, etcetera) niet worden erkend. Bovendien speelt rechtvaardigheid geen rol binnen het utilisme. Een simpel voorbeeld: een gezin met acht kinderen zou zijn afval gerust, in afwachting van de wekelijkse ophaaldienst, mogen storten in de tuin van de alleenstaande buurman. Immers tien mensen worden hier gelukkiger door (men is het afval kwijt) en slechts één persoon leidt nadeel. De absurditeit van dit voorbeeld is evident. De individuele grondrechten van iedere burger zijn momenteel sterk verankerd in onze wetten en verdragen, alsmede in de beginselmanifesten van de leidende politieke partijen in Nederland.

Naar mijn mening komt concentratie van vliegroutes over dunbevolkte gebieden principieel overeen met het over de schutting gooien van de vuilnis van een groot gezin bij de alleenstaande buurman. De grondrechten van de bewoners van dunbevolkte gebieden worden met voeten getreden en slechts de aantallen tellen.

De allocatie van de overlast van Schiphol moet naar mijn mening meer in overeenstemming worden gebracht met de verdeling van de lusten van de luchthaven. Ook de stedelijke gebieden moeten hun eigen aandeel dragen in de overlast. Ik acht het bijvoorbeeld onaanvaardbaar dat Amsterdam, dat in zeer ruime mate profiteert van een sterk Schiphol (vestigingsklimaat, werkgelegenheid, toerisme, goedkope vluchten, aandeelhouders belangen, etc) zijn grenzen potdicht houdt voor de overlast die Schiphol teweeg brengt. Uit het recente VVD beginselmanifest citeer ik een leidend principe: 'geen recht zonder plicht'. Verderop verklaren de opstellers van het VVD manifest dat milieuproblemen niet mogen worden afgewenteld naar bevolkingsgroepen elders. Ook binnen het gedachtegoed van het CDA is het

'dragen van de eigen verantwoordelijkheid' een belangrijk uitgangspunt. Als gesteld stroken deze principes niet met de huidige verdeling van de overlast van Schiphol. Wie baat heeft bij Schiphol moet zijn eerlijke deel in de overlast zelf dragen.

### **Effect mainport / milieu**

Op zichzelf hoeft de voorgestelde spreiding van de aan en uitvliegroutes van en naar Schiphol niet van invloed te zijn op het aantal vluchten op Schiphol. Echter, doordat de overlast over meer mensen verdeeld wordt, zal de discussie hoog op de agenda blijven staan. Continue zal publiekelijk moeten worden afgewogen of de economische voordelen van de groei van Schiphol opwegen tegen de milieunadelen hiervan. Naar mijn mening is het echter een illusie te denken dat deze discussie ooit verstomd, gelet op de plaats van Schiphol midden in de Randstad, en de ambities die de luchthaven heeft.

Spreiding van de routes zal voor de luchtvaartmaatschappijen vermoedelijk een besparing van tijd en brandstof opleveren, omdat de vliegtuigen minder zullen moeten omvliegen, indien er meer aan en uitvliegroutes van en naar Schiphol te vliegen zijn. Uiteraard is het ook bij spreiding van de vliegroutes cruciaal dat de overheid de geluidsoverlast nauwkeurig vaststelt en de gestelde normen streng handhaaft.

Spreiding van de aan en uitvliegroutes is mijns inziens niet slechter of beter voor het milieu dan concentratie van de routes. De totale geluidsoverlast van Schiphol zal (net als de lusten) over veel mensen worden verdeeld, waardoor iedere inwoner van het gebied rond Schiphol een beperkte mate van overlast van de luchthaven te verduren krijgt. Het hangt af van ieders persoonlijke instelling of men die overlast ook accepteert. Hierbij speelt een heldere communicatie, waarbij de voordelen van een sterk Schiphol worden belicht, een belangrijke rol.

Ik ga er vanuit met het bovenstaande een bijdrage te hebben geleverd aan uw evaluatieproces.

Met vriendelijke groet,

Velsen Zuid