



Nieuwer ter Aa

Nieuwer ter Aa, 27-6-2005

Geachte excellentie, dames en heren,

Deze week werd ik attent gemaakt op het feit dat een evaluatie is gemaakt van de huidige situatie en dat er een mogelijkheid is om verbeteringen voor te stellen.

Gezien de gebeurtenissen in het verleden, verbaast het mij niet meer, dat dit hier volkomen onbekend was.

Immers, de gebieden welke onder aan -en uitvliegrouetes liggen werden -en worden niet serieus betrokken in de uitvoering -en evaluatie van bescherming tegen overlast, beheersing van de overlast, noch in de mogelijke verbeteringen.

Er zijn zeker geen pogingen ondernomen om hier middels een huis-aan-huis folder om reacties te vragen, aangezien door negeren van onze klachten in de klachten-statistieken geen klachten bestonden.

Verbetervoorstellen mogen worden ingebracht tot 1 juli 2005, zodat het voor mij kort dag werd om nog te reageren en " even' iets uit de mouw te schudden.

Aangezien ook nog eens uw website helaas niet waar kon maken dat er iets werkelijk iets aan u verstuurd kon worden, heb ik mijn archief geraadpleegd en mijn reactie uit een vorige inspraakperiode te voorschijn gehaald.

In feite heb ik bijna 5 jaar geleden alles al geschreven en u heeft daar eveneens 5 jaar niets mee gedaan!

Een kopie van de brief gaat hierbij en ik verstuur de zaak maar weer aangetekend.

U kunt er veel in lezen, ook dat ik het aan de Hare Majesteit de Koningin, aan u en en anderen heb gezonden.

Het zal u waarschijnlijk niet verbazen dat alleen de Koningin heeft geantwoord; van u en de anderen heb ik niets meer vernomen en maatregelen zijn al helemaal niet genomen.

Er zit een groot flauwekul gehalte in uw evaluatie, omdat u totaal niet van plan bent om enige maatregelen te nemen welke op sancties lijken. Sancties zijn een must, thuis, op school en ook in de grote onverschillige maatschappij.

Er is bijzonder veel mogelijk in de overlastbeperking, zonder dat het veel hoeft te kosten, dat kunt u lezen in mijn bijgevoegde brief.

Het vergt echter het opruimen van onwil, het ontslaan van onwilligen en incapabelen, maar dat durft u niet.

Alles zal daarom bij het oude blijven.

Afsluitend wens ik u toch succes en verzoek ik u om mij eens positief te verbazen, hoogachtend,

Kopie brief d.d.03-09-2000

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
ter attentie van:

Staatssecretaris M. Schulz van Haegen

en Projectbureau voor de Schipholaanpak

Postbus 90771

2508 LT Den Haag

Copy, ex

Dat. m: 30 JUNI 2005

Ter behandeling aan:		Opbergen

Nieuwer Ter Aa  
(gemeente Breukelen, Utr.)

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
Startnotitie MER "Schiphol 2003"  
Kneuterdijk 6  
2514 EN Den Haag

Nieuwer Ter Aa, 03-09-2000

**Onderwerp:** Eerste inspraakperiode Startnotitie Milieueffectrapport "Schiphol 2003" m.b.t. mijn visie op de problematiek en voorstellen voor onderwerpen die in het Milieueffectrapport aan de orde moeten komen.

Geachte heer, mevrouw,

Het lezen van de advertentie over de Startnotitie, de inspraak-brochure, de Startnotitie zelf, tezamen met de in juli en augustus gepubliceerde krantenartikelen over alle facetten van de luchtvaart, riepen bij mij afwisselend gevoelens op van verbazing, vrolijkheid, ergernis en teleurstelling.

Die gevoelens laten zich makkelijk verklaren:

1. Allereerst de klassieke heimelijke publicatiemethode zoals veel bestuurslichamen die hanteren: een advertentie, voor inspraak van een beperkte periode, plaatsen op de advertentiepagina 22 van de Telegraaf, op 19 juli, in vakantietijd, geeft al aan dat u liever geen respons wilt krijgen,
2. Een aanvraag van de Startnotitie honoreren met het sturen van een brochure, waarin staat hoe je die kunt aanvragen, beperkt de reactie-tijd nog eens met ruim een week  
Reageer je dan niet meteen, dan zal de drukte direct na de vakantie er voor zorgen, dat je reactie te laat op papier staat, dus niet meer gegeven wordt.
3. Door de tekst van de Startnotitie zelf.  
Een door Jos schitterend geredigeerd geschrift, met een bijna onnavolgbaar verhaal over "Hoe het zou moeten en kunnen, maar hoe men zal proberen om het vooral niet zo te doen, om elke belemmering in de groei van Schiphol bij voorbaat tot het jaar 2010 uit te sluiten"; een kunststukje waarop Jos best trots mag zijn, ook al deugt het niet.
4. Door artikelen in de kranten; over de groeistuipe en afhandelingsproblemen van Schiphol, de, door het KLM- management veroorzaakte problemen bij het vliegtuig-onderhoud, de ontkenning daarvan door minister Netelenbos, de bevestiging ervan door de KLM-technici, het ongeluk met de Concorde, de uitspraak van de Raad van State over het gebrek aan grenzen voor Schiphol, etc. etc..

Het bovenstaande overwegend, is het niet overdreven om te concluderen, dat het eigenlijk geen zin heeft om te reageren op de Startnotitie.

Het doel staat al vast en heiligt de middelen; de **formele** stappen na de start zijn slechts bedoeld om de grenzen zo ruim mogelijk te stellen.

Werden de minister en Schiphol echter in het verleden nog meermalen gematst door de rechter, nu heeft zelfs de Raad van State toch ook moeite met de grenzeloze oprekking van de normen.

Mede daardoor en om in eventueel noodzakelijke latere procedures niet te horen te krijgen dat ik niet heb gereageerd, wil ik u de volgende feiten over vliegtuig-hinder en bestuurlijke hinder in mijn omgeving in overweging geven:

### Een kort overzicht van de gebeurtenissen in deze regio

Na 30 jaar in Amsterdam en 10 jaar in Amstelveen te hebben gewoond, heb ik van 1990 tot 1992 gezocht naar een woonhuis, dat niet zuchtte onder de terreur van welk lawaai dan ook, waarvan de ligging bovendien woon-werkverkeer naar mijn werk in Amstelveen mogelijk maakte.

Na uitvoerig overleg met piloten, medewerkers van de luchtverkeersleiding, makelaars etc. is in mei 1992 de keuze gevallen op mijn huidige woning, tussen Breukelen en Vinkeveen, want daar kwam zelden of nooit een vliegtuig.

Zoals u ongetwijfeld weet, kwam in oktober 1992 de El-Al Boeing op de Bijlmer neer, waarna uit tijdelijk medeleven met de bewoners daar, de aanvliegeroute enige tijd werd verlegd.

Men kwam er hierdoor bij toeval achter, dat de omgeving hier in Utrecht zich uitstekend leende voor aanvulling en uitbreiding van de aan -en uitvliegroutes, c.q. wachtrondes voor Schiphol.

Men heeft uiteindelijk, zonder dat inspraak of protest mogelijk was, een drie-tal aanvliegeroutes en twee uitvliegroutes gelegd over ons huis, te weten:

1. Kaagbaan aanvliegeroute/wachtronde,
2. Buitenveldertbaan aanvliegeroute/ wachtronde,
3. Aalsmeerbaan aanvliegeroute,
4. Lopik uitvliegroute,
5. Arnhem uitvliegroute.

Nadat men dit geritseld had, vervolgde men met het laten vliegen met kortere tussenpozen en wel 1 minuut i.p.v 5 minuten.

Vervolgens werd de aanvlieghoogte vastgesteld, maar zelden aangehouden.

Tevens ging men dag en nacht vliegen.

(twee zware 747-vrachtvliegtuigen, vlak na elkaar om 03.30 uur 's nachts, richting Midden-Oosten full-power over je dak en je staat geheid met de haren steil overeind klaar wakker naast je bed).

Nemen we dan de overige, meestal ook laagvliegende geluidmakers in beschouwing, welke ook over de "onbebouwde gebieden" worden geloodst, zoals:

de kleine luchtvaart van Schiphol, Lelystad, Hilversum en Rotterdam,  
de lestoestellen die overtrek -en duikvluchten oefenen,  
de ultra-lights met "open uitlaat bromfietsmotoren",  
de helikopters van Land -en Luchtmacht, politie en KLM,  
de DDA DC-2, DC-3 en DC-4 op sight-seeing tours,  
de reclame-vliegtuigen,  
de op boomtop-hoogte oefenende Lockheed Orion, etc.,

dan zal het u duidelijk zijn dat voor dit gebied alle wetten, welke u in de Startnotitie opvoert, opzettelijk met voeten zijn getreden.

Het feit dat de Startnotitie niet in deze regio ter inzage is gelegd, geeft ook aan hoe minachtend men over de burger in dit "onbewoond gebied" denkt.

Geluidsmetingen, uitgevoerd door de Milieu-dienst Noord-West Utrecht, toonden aan dat er in feite, in decibellen uitgedrukt, een 6-baans snelweg boven mijn huis is gelegd, zonder MER, zonder inspraak, zonder officieel besluit, dus zonder mogelijkheden tot bezwaar of beroep.

Geluids-isolatie van onze woning in huidige vorm en afmeting zou ongeveer 100.000,- gulden en ruim 70 kubieke meter minder ruimte in huis kosten, welke we, dankzij de "normvervaging" van de politiek, zelf zouden moeten opbrengen.

Aangezien ook het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en de Gemeente Breukelen door nalatigheid m.b.t. waterpeil en andere afspraken van de ruilverkaveling voor grote schade hebben gezorgd, welke voor ons ook om bedragen als bovenstaande gaat en voor de buurt in de miljoenen lopen, wordt het totaal aan schades door onrechtmatig handelen van de diverse overheden zo groot, dat het nu tijd wordt om daaraan grotere bekendheid te geven.

Uiteraard hebben de bewoners uit dit gebied, net als ik, wel geprobeerd om gehoor te krijgen voor de onverwachte geluids-overlast. De enige die positief reageerde was Cees Vermeent van de Milieudienst Noord West Utrecht, die bovengenoemde decibellen heeft gemeten.

Maar bij de rest was het contact natuurlijk zonder succes.

- de Commissie Geluidhinder Schiphol gaf niet thuis en ontkende in haar statistieken de klachten uit dit gebied,
- de RLD weigerde gegevens van laagvliegers en luchtverkeersleiders te geven,
- de Luchtvaartpolitie trad niet op tegen overtreders,
- de gemeente Breukelen reageerde slechts met de opmerking "ach die paar vliegtuigjes", de buitengebieden moeten daar maar aan wennen,
- het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht reageert al jaren niet en ziet zelfs geen kans om het waterpeil hier correct te handhaven, (met miljoenen-schades als gevolg), dus die hoor je niet,
- de provincie reageerde zwakjes, bijna onhoorbaar,
- de krant, ach de Telegraaf durft niets te publiceren in het nadeel van Schiphol, de rest ook niet,
- de rechter,... tja, die weet niet wat hij ermee aan moet, maar begint zich kennelijk te bedenken,
- de minister,.. ontkent alles, op advies van haar advocaat en bedenkt allerlei wetjes en normen om onder de verantwoordelijkheid voor de schade uit te komen.

— Op zich is het wel lachen: Als wij hier wat aan ons huis wil veranderen, gedwongen door de overlast, dan moeten we voldoen aan de eisen van het bestemmingsplan van de gemeente, waterschap, welstands-commissie en wensen van centrale overheid en provincie m.b.t. het "Groene Hart".

Als iemand bedenkt om een geluidshinder producerende luchtweg, vergelijkbaar met een 6-baans snelweg, boven ons huis te leggen, hoeft zo iemand aan geen enkele wet te voldoen en is er ineens geen sprake meer van het "Groene Hart", laat staan dat er zoiets komt als isolatie of planschade-vergoeding, i.v.m. wonen en woongenot.—

Ook hebben wij geprobeerd gehoor te krijgen voor de al jaren bestaande stremmingen van het verkeer en bezwaar gemaakt tegen de plannen voor rekening-rijden en road-blocks.

Op zich is het neerzetten van verkeer-genererende locaties als een onvoorstelbaar groeiend Schiphol, Almere-kwadraat, Leidse-Rijn stad bij Utrecht, meerdere 100-meter hoge kantoren en Arena "plus" in Amsterdam, uitbreiding van de bloemenveiling Aalsmeer, etc. in combinatie met een wegennet waaraan tientallen jaren niets is gedaan al een schande.

Als men dan ook nog denkt, dat men de verkeersvloed die men daarmee opwekt, kan temmen met rekening rijden en road-blocks, toerit-dosering en tol-poortjes, en het afsluiten van parallel-wegen, dan kan men als burger slechts constateren dat de zwakkeren van geest onze toekomst bepalen.

**Enig commentaar op begrippen uit de brochure en Startnotitie:**

- **onbewoonde gebieden:** deze bestaan in Nederland alleen op delen van het IJsselmeer en het Noordzee platform.
- **dun bevolkte gebieden:** deze bestaan wel, maar liggen tussen steden en dorpen en zijn in Nederland niet geschikt als corridors voor laagvliegende vliegtuigen, zonder maatregelen tegen geluidsoverlast.
- **geluidshinder:** een soms onvermijdelijk, maar vaak ook niet noodzakelijk bij-product van vliegtuigen en waarvan de grootte mede bepaald wordt door: het aantal vliegtuigen per tijdseenheid, de snelheid en daarmee de tijdsduur per vliegtuig, het gebruikte motorvermogen, de bestanddelen van het geluid/ frequenties, de hoogte van het vliegtuig boven de grond, weersgesteldheid, etc.

Zo zal bijvoorbeeld een moderne Boeing 747, welke in continue daling met gelijkmatige snelheid vliegt, op 1500 meter nagenoeg voorbij sluipen, en op 1000 meter met constante matige snelheid weinig opvallen.

Hetzelfde vliegtuig zal tussen 1000 en 600 meter of minder, met voortdurende snelheid-aanpassingen i.v.m. drukte in de wachtronde en onwil van de verkeersleider om werkelijk te geleiden, een oorverdovend en jankend geluid produceren.

Gaat de 747 overigens volgeladen met full-power in de uitvliegroute, dan moet je overdag je gesprek staken, terwijl je 's nachts direct klaar wakker bent.

Een groot vliegtuig is bij start en stijgen zeker 5 tot 10 kilometer rondom te horen, bij dalen zeker 3 kilometer rondom.

Afhankelijk van de snelheid van het vliegtuig, 300-600 km/u, zal de waarneemtijd zeker 1 tot 2 minuten bedragen.

Indien veel en met kleine tussenpozen gevlogen wordt, zal het dus nooit meer rustig zijn.

Bovenbeschreven situaties zijn hier zoveel malen geconstateerd, dat het duidelijk is dat het wel met minder overlast kan, als de wil er maar is, en dat de "rest-overlast" moet worden verzorgd met betere afspraken en met isolatie..

Dit zijn niet alleen subjectieve zaken, maar objectief te meten feiten.

De reeds genoemde metingen van de Milieudienst geven :

-een omgevingsgeluid-waarde L<sub>95</sub> van gemiddeld 40 db(A) (35-45)

-een vliegtuig- geluidswaarde L<sub>1,0</sub> van gemiddeld 60 db(A) (50-70 met pieken tot 84),

-een vertaling naar het menselijk oor van L<sub>1,0</sub> de Laeq van gemiddeld 50 db(A),

En een advies bij nieuwbouw voor mijn woning uit te gaan van een geluidsbelasting van minimaal 60 db(A), een binnen-waarde van 35 db(A) en isolatie van minstens 25 db(A).

- **Luchtverkeersregeling:** de luchtverkeersleiding beïnvloed in zeer belangrijke mate de hinder die vliegtuigen veroorzaken.

Zelfs als we de invloeden van alle andere Nederlandse vliegvelden even buiten beschouwing laten, dan blijkt dat de ene luchtverkeersleider op Schiphol uit gemakzucht alle vliegtuigen op 600 meter of lager laat aanvliegen, terwijl een andere verkeersleider probeert om de vliegtuigen zo hoog mogelijk te laten aanvliegen.

Daarom zien wij hier in de spitsuren vaak heel verschillende hinder-situaties welke dus zijn terug te voeren op de mate van hinder-bewustheid van een verkeersleider.

Echter, ook de medewerking de RLD, van piloten, luchtvaartmaatschappijen, Schiphol zelf en het ministerie V en W bepaalt het effect.

Een top 747 vlieger zei 7 jaar geleden tegen mij, dat hij vertegenwoordigers van de RLD had laten zien wat de Boeing 747 kon presteren in de hoge naderingsvlucht en snelle daling op het laatste traject.

Hij vertelde dat ze zeer onder de indruk waren,.....en er vervolgens niets mee deden.

Natuurlijk zou met extra mankracht, extra apparatuur voor het werk en controle/ informatie opslag, een boete/ beloning-systeem voor alle betrokkenen een beter resultaat kunnen worden behaald, in de zin van minder hinder.

Helaas telt slechts het betere resultaat in winst voor maatschappijen en Schiphol, met de verwijzing naar concurrentiepositie en het ."Algemeen belang".

Het argument van de concurrentiepositie is al lang onzinnig gebleken, want Schiphol kan al jaren de belangstelling niet aan.

Ook m.b.t. het Algemeen belang, zou bij nadere beschouwing voor de problemen rond Schiphol, wel eens kunnen blijken, dat de B. V. Nederland flink schade lijdt.

### **Het Algemeen Belang:**

Er wordt vaak geschermd met, -en misbruik gemaakt van, de term Algemeen Belang.

Als gewoon burger zie ik de maatregel in het Algemeen belang, als die welke voor de .

BV. .Nederland zodanig noodzakelijk is, of een zodanig groot voordeel oplevert, dat het belang van de individuele burger moet wijken.

Vertalen we dat naar het onderwerp luchtvaart, dan zouden daarbij afgewogen moeten worden de korte -en lange termijn voor -en nadelen, kosten en baten. Gaan de opbrengsten naar de BV. Nederland, of vloeien ze af naar het buitenland? Blijven voor ons de schillen en de dozen, of worden we er met zijn allen wijzer van? Gaat de winst ten koste van een niet gecompenseerd verlies van de burger wiens belang even niet belangrijk genoeg was?

Alleen het oprekken van een hinder-norm en het ontkennen van schade, betekent niet dat de hinder en de schade niet bestaan!

Een milieu-effectrapportage als meetinstrument is hiervoor niet toereikend.

### **Veiligheid:**

Men wil niet leren van rampen als die van de El-Al Boeing, DDA DC-3 en de Hercules,.... om over Enschede maar te zwijgen.

Zolang men **niet wil** weten welke stoffen er in vliegtuigen aanwezig zijn, of een vliegtuig boven de capaciteit belast wordt, correct onderhouden wordt, etc.,dan behoeft men geen veiligheids-berekeningen te maken.

De Startnotitie meen dat de luchtvaart zelf al veel doet voor de veiligheid. De berichten van de laatste maanden luiden toch anders; er is zelfs een management-verbod op goed onderhoud.

Het risico wordt daarom voornamelijk bepaald door onbenul, winstbejag, menselijke fouten en een soort corruptie; daarvoor hebben we nog geen rekenmodellen.

Er valt gewoon om de zoveel tijd een vliegtuig naar beneden op bewoond of onbewoond gebied, klaar! Die statistiek bestaat al.

Voor de sloop hoefje het ook niet te doen, want veel vliegtuigen vallen neer op plaatsen die niet daarvoor zijn bedoelt; daar valt niet tegen aan te slopen.

Zolang lieden van in deze brief genoemde instanties en maatschappijen, die hun werk niet naar behoren doen, zelfs door de minister de hand boven het hoofd wordt gehouden, is elke berekening over veiligheid slechts puur flauwekul.

Als men van het verleden niet wil leren, laat staan dat men er voor de toekomst wat mee wil doen, vervang dan de berekening door de instelling van een Nationale Ramp-dag, dan ben je meteen van alles af.

**Geurhinder bepaling:**

Daar wil men in de Startnotitie vanaf. Men doet alsof het geur-wiel nog geheel moet worden uitgevonden en gaat vervolgens over tot het ALARA-principe.

Dus daar horen we nooit meer wat van.

Uiteraard stinkt Schiphol zelf meer bij windstil weer dan bij storm en stinkt het in mijn omgeving, 25 kilometer van Schiphol, naar kerosine als er 60 vliegtuigen in een uur veel te laag overkomen.

Die logische zaken behoeven geen onderzoek!

Het is ook al lang bekend, bij welke vervuiling-concentraties mensen hoofdpijn krijgen, allergisch reageren of ziek worden.

Wat wel kan, is het verdelen van activiteiten over meer windrichtingen (spreiding) indien mogelijk, hoger aanvliegen, activiteiten op de luchthaven beperken, zoals beter plannen om file-vorming op de taxi-banen bij opstijgen te voorkomen.

Omdat dit organisatie vergt en dus mankracht, zal het vast weerstand opwekken, maar het zal goed ingepast kunnen worden in een beter georganiseerde luchtverkeersleiding.

**Luchtkwaliteit:**

Volgens de Startnotitie heeft de luchtvaart op -en rond Schiphol sinds 1990 niet bijgedragen aan verbetering van de luchtkwaliteit.

Gezien de nieuwe aanpak, zal dat in de toekomst ook niet gebeuren.

Het ALARA-principe wordt niet genoemd, maar gaat kennelijk wel gelden.

**Over de Nieuwe Aanpak en de Voorgeschiedenis Besluitvorming Schiphol:**

De **hoofdstukken 1 en 2** zijn eigenlijk samen een verkoop praatje om het publiek zand in de ogen te strooien m.b.t. het overtreden der regels, bepalingen en grenzen, door overheden en Schiphol. Bovendien dienen de hoofdstukken om het publiek voor te bereiden op een verdere ongebreidelde groei tot 2025 met beloften over nieuwe onderzoeken en opstelling van nieuwe grenzen.

De hoofdstukken geven aan, dat de afgelopen 10 jaren verloren jaren waren, want de uitkomsten van onderzoek, regels en bepalingen van het verleden strookten te weinig met de werkelijkheid (!) en waren niet te handhaven (heerlijk!!!) en zullen worden aangepast aan de nieuwe werkelijkheid op basis van nieuwe onderzoeken.

De nieuwe inzichten worden dan geldig vanaf 2003 en per 5 jaar te evalueren.

Men geeft zichzelf bij V.en W. daarmee al weer 8 jaar respijt om te doen en te laten wat men wil.

De zin: "Want ondanks de onvolkomenheden is het mogelijk gebleken in de dicht bevolkte Randstad een luchthaven met internationale allure te laten groeien" is uiteraard een gotspe. Daar had moeten staan dat: "dankzij het overtreden van alle regels en bepalingen en het op slimme wijze verschuiven van aan -en uitvliegroutes naar andere regio's, men erin geslaagd was de extra hinder naar andere regio's te verleggen, zodat de groei toch kon doorgaan.

Kortom: vlieg buiten het bereik van de meetpunten, dan wordt er geen hinder gemeten en is er dus geen hinder.

Vandaar ook dat men mordicus tegen een uitbreiding van meetpunten is.

Van **hoofdstuk 3** zijn de onderwerpen geluid, extra veiligheid, luchtkwaliteit en geur reeds in het voorgaande aan de orde geweest en door mij van kanttekeningen voorzien.

Hieraan kan worden toegevoegd, dat de nieuwe waarden die men voorstelt, zorgvuldig en opzettelijk zo gekozen zijn, dat nagenoeg alle eigenaren van woningen onder de aan -en uitvliegroutes, zelf moeten opdraaien voor de kosten van noodzakelijke geluids-isolatie.

Ook staat in dit hoofdstuk, dat in de bestaande systematiek aan de omwonenden bescherming wordt geboden door het hanteren van een geluidszone.

Het omgekeerde is het geval: aan de luchtvaart werd bescherming geboden, maar de omwonende met overlast werd het door de vastgestelde geluidszones en gekoppelde schaarse vergoedingen onmogelijk gemaakt om zijn schade te claimen. De zones begrepsden slechts de claims!

Aangaande de nieuwe **Handhavingsorganisatie**, welke de informatievoorziening over de luchthaven Schiphol moet verzorgen, kan men zich afvragen door wie die moet worden bemand. Worden dat dezelfde personen van V.en W., RLD, Schiphol en CGS, die ons tot nu toe zand in de ogen hebben gestrooid? Dan kan die organisatie bij voorbaat vervallen.

De wijze van registreren en betrouwbaarheid van gegevens moet nog worden bedacht door het ministerie. Daar hoeven we, gezien het verleden, niet veel van te verwachten.

Het nieuwe stelsel moet proefdraaien: eerst ervaring opdoen (onderzoek...) ,dan uitgaan van berekeningen vanaf 2003 en later om de 5 jaar bijstellen.

Dat zijn dus die 8 jaar respijt om de grenzen aan de groei aan te passen.....

Het ontbreken van grenswaarden in de Wet, tot 2008, zal zorgen dat de burger bij de rechter geen schijn van kans heeft om welke procedure m.b.t civiel-recht of bestuurs-recht te winnen.

Procedures zullen eindeloos worden gerekt

De burger wordt opzettelijk in de hoek gedrukt en zal zich failliet procederen om het gelijk, dat hij heeft, te halen.

De overheid rekent erop dat die burger daarom afziet van procederen en zij wentelt zo de schade die de luchtvaart veroorzaakt af op de burger.

Over **hoofdstuk 4** het volgende:

De MER Schiphol 2003 wordt alleen opgesteld vanwege de overgang naar een nieuw stelsel van beheersing van de gevolgen van vliegverkeer voor geluid, veiligheid, lokale luchtkwaliteit en geur. Er is geen nieuwe activiteit (!?)

Dat stelsel zal in werking treden bij het in gebruik nemen van de 5<sup>e</sup> baan, waar voor al een MER procedure is geweest.

Het vervolg in het hoofdstuk geeft aan dat de regering wenst met nadere wettelijke voorzieningen te komen tot een, voor de nationale -en internationale rechters acceptabele wetgeving, met quasi beschermingsniveaus en normen welke, gezien de inhoud van de vorige hoofdstukken, niet haalbaar zijn.

Aangezien de grenswaarden pas na 5 jaar na in werking treden (2003) concreet in de wet kunnen worden opgenomen, zal gedurende 8 jaar de rechter niet in staat zijn om enige, voor de burger zinnige, uitspraak te doen.



De passages over regels en routes en baangebruik worden opzettelijk vaag gehouden. Men blijft wat zeuren over veiligheidsrisico's (die men helemaal niet wil kennen) en over zo min mogelijk routes over bewoond gebied (alle gebieden in Nederland zijn bewoond). De operationele maatregelen kunnen nuttig zijn. Deze zullen alleen bij het bestaan van dwingende sancties nageleefd worden. De Startnotitie zwijgt echter luidruchtig over het onderwerp sancties.

De Commissie Geluidhinder Schiphol wordt opgevoerd als **de** leverancier van informatie. Over de stiekem in gebruik genomen routes boven onze regio werd echter door de CGS niet gerept en klachten wel gebagatelliseerd.. De commissie heeft zich onbetrouwbaar getoond.

### **Uiteindelijk het belangrijkste; de sanctie**

Het ontbreken van de paragraaf over sancties is een algemeen geldende omissie in overheidsstukken, wetjes etc., als die stukken de duidelijke bedoeling hebben een volledige vrijblijvendheid te creëren en ambtenaren, politici, maatschappijen e.d. uit de wind te houden. Ook het bestuurlijk overleg wordt dan een farce door belangenverstrengeling. Men vertelt dan wel hoe het zou moeten, maar men zorgt ervoor dat niemand zich kan bezeren. De burger is daarvan dan de dupe en kan ook niet bij de rechter aankloppen.

---

Het geven van mijn visie op het gebeuren rond Schiphol is mooi en lucht op, maar hierbij voeg ik na het commentaar enige voorstellen om de Startnotitie nog enige zin te geven.

Het staat mij overigens tegen, om het werk te moeten doen van de duur betaalde personen, die daarvoor al jaren bij de diverse instanties zijn aangesteld.

### **De door mij aanbevolen onderwerpen voor de MER en de Wet;**

invoeegen onderwerp:

- sancties voor alle betrokkenen; eigenlijk het belangrijkste, dat nooit mag ontbreken,
- onafhankelijke handhavingscommissie, geleid door de Nationale Ombudsman,
- onafhankelijke informatie voorziening en informatieplicht combineren met de onafhankelijke handhavingscommissie,
- veiligheidsmanagement systemen combineren met de onafhankelijke handhavingscommissie,
- inventarisatie van hinder en schade overall onder de aan -en uitvliegroutes; tot ver in de omtrek worden burgers materieel en immaterieel ernstig gedupeerd,
- kosten-baten analyse, waarin ook de niet gecompenseerde schade voor de burger,
- isolatie: erkenning dat slaapstoring nooit mag optreden,
- rechtsonzekerheid voorkomen door normen direct toe te passen,
- de handhavingscommissie sluiten voor leden van de RLD, CGS en ministerie,
- snelle juridische, materiële en immateriële bescherming van "klokkenluiders".
- aanpassing van de verkeersleiders, in aantal en mentaliteit, aan de noodzakelijke nieuwe werkwijze van hinderbeperking,
- nieuwe technieken en apparatuur snel inpassen i.v.m. het snel toenemend verkeer.

Daarmee is een eind gekomen aan het geven van mijn visie en voorstellen aan het Inspraakpunt.

De tekst zal ter informatie worden aangeboden aan:

Hare Majesteit Koningin Beatrix,

De Nationale Ombudsman,  
Genoemde instanties.

03-09-2000,