

Klimaat, biodiversiteit, gezondheid en leefbaarheid van bewoners onder vliegroutes: De luchtvaart kan niet terug naar het oude normaal

Met 220.000 vluchten per jaar zijn Kennemerland en Zaanstreek de regio's met de hoogste overvliegfrequentie in Nederland. De vluchten op Polderbaan en Zwanenburgbaan gaan dag en nacht laag over de dorpen en steden (600 en 900 meter).

Daarmee is luchtvaart dé dominante factor in de leefomgeving voor velen geworden. En er valt voor deze burgers niet aan te ontsnappen. Zij zijn gedwongen de vervuilde lucht in te ademen, zij vrezen voor hun veiligheid, en komen overdag en 's nachts aan de noodzakelijke rust niet toe. Met alle gezondheidsproblemen van dien.

GGD en Wereldgezondheidsorganisatie vragen hier al jaren aandacht voor. De WHO hanteert veel striktere eisen m.b.t. de gezondheidsconsequenties van luchtvaart.

Wil Spaanderman en Winnie de Wit zijn de woordvoerders van Platform Vlieghinder Kennemerland en Saense Onderwonenden Schiphol, twee actieve bewonersorganisaties in deze regio.

Zij onderschrijven het publieke belang van een goede bereikbaarheid voor Nederland. Maar zij willen dat het ministerie nu zijn verantwoordelijkheid neemt en met prioriteit aandacht gaat besteden aan de gevolgen voor de gezondheid en leefomgeving. Zij maken zich grote zorgen over de groeiplannen van het ministerie die een nog verdere verslechtering betekenen.

Wat is er aan de hand?

- **Wettelijke bescherming** tegen geluidsoverlast zoals bij wegverkeer en industrie ontbreekt bij luchtvaart – de luchtvaart staat boven de 'normale' wetten. Bovendien maken bewoners zich zorgen over uitstoot en veiligheid.
- De sturing op 'aantal ernstig gehinderden' leidt tot sterke concentratie van hinder. In Engeland spreekt men al over 'lawaaï ghetto's'.
- De contournormen 48 en 58 dB bieden onvoldoende bescherming
- **Kennis en ervaring** om burgers onder vliegroutes te beschermen ontbreekt bij de overheid en wordt overgelaten aan de luchtvaartsector
- De **luchtvaart lobby** is dominant bij de beleidsbepaling en uitvoering
- **2^e Kamerleden** in de commissie waarin de luchtvaart wordt behandeld hebben te weinig deskundige ondersteuning. Dit geldt ook voor **Statenleden en Gemeenteraadsleden**.

Wat kunnen we er aan doen?

- Neem de gezondheid en leefbaarheid effecten gemeten door de **GGD** als uitgangspunt voor beleid. Bepaal vanuit gezondheidsperspectief wat een acceptabel aantal vliegbewegingen is voor een gezonde leefomgeving.
- Behandel de luchtvaart als een **normale sector** met wettelijke bescherming tegen de negatieve effecten voor alle burgers
- Bestuur de luchtvaart als een **publieke functie**, met als doel de positieve en negatieve effecten in balans te houden. Veel directe verbindingen en korte overstaptijd krijgen nu een hogere prioriteit dan gezondheid, leefomgeving en woningbouw.
- Laat kwaliteit van wettelijke bescherming bewaken door **Nationale Ombudsman en Raad van State**, ondersteund door Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur en Planbureau voor de Leefomgeving
- Laat de wettelijke bescherming **wetenschappelijk uitwerken** door Gezondheidsraad, Inspectie Leefomgeving en Transport, RIVM en GGD
- Zorg voor **democratische controle** van de uitwerking tot op lokaal effectniveau door 2^e Kamer, Provinciale Staten en Gemeenteraden
- Ontwikkel **grondige kennis** van *best practices* hinderbeperking: strikte opvolging van veiligheidsrisico's, plafondnormen voor uitstoot en geluid, luchtvaart inpassen in Omgevingswet zoals bedoeld is – dus niet de geluidsnormen aanpassen – en voorkom dat luchtvaart woningbouw blijft belemmeren.
- **Krimp** van de luchtvaart is noodzakelijk. 350.000 vluchten per jaar zijn voor Nederland meer dan voldoende.

Mensenrechtenschending bij onzorgvuldig handelen

Tot slot willen de twee woordvoerders aanhaken bij de rechterlijke uitspraak van 27 mei jongstleden inzake de CO₂-uitstoot van Shell. Belangrijke constatering daarbij is dat bedrijven de verantwoordelijkheden hebben om de klimaatontwrichting tegen te gaan, omdat het een mensenrecht is tegen deze dreiging beschermd te worden. Met dit vonnis krijgt ook de luchtvaartindustrie op korte termijn te maken.

Volgens Roger Cox, die advocaat was van de eisende partij, heeft de uitspraak gevolgen voor veel meer bedrijven dan alleen Shell. Hij noemde het vonnis in een eerste reactie 'een keerpunt' in de geschiedenis. 'Deze uitspraak kan voor andere grote vervuilers grote consequenties hebben. Want het vonnis biedt in binnen- en buitenland heel veel mogelijkheden om vergelijkbare bedrijven op zijn minst aansprakelijk te stellen.'

Cox zegt dat hij bij deze zaak wel aanspraak had willen maken op het internationaal recht, maar dat is recht tussen landen. Daar kun je als burger dan weer niets mee. Bij hem viel het kwartje door 'een simpele gedachte', n.l. dat juist de grote omvang van het klimaatprobleem een 'gevaarzettingsituatie' inhoudt voor heel de wereld. En: 'gevaarzetting' leidt tot aansprakelijkheid bij onzorgvuldig handelen. En dan kom je automatisch op mensenrechten uit. Hoe kunnen mensen gezond en wel hun leven leiden, en hoe kan het recht hen daarbij beschermen?' – bron: *NU.nl*