

SCHIPHOL Bewonersorganisaties schrijven brandbrief aan minister over oneerlijke verdeling

'Minder vluchten, meer overlast voor duizenden'

Vier bewonersorganisaties tegen Schipholoverlast hebben minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat een brandbrief geschreven. Schiphol moet van de minister krimpen, schrijven ze, maar grote groepen omwonenden plukken daar niet de vruchten van: niet eerlijk.

Annet van Aarsen

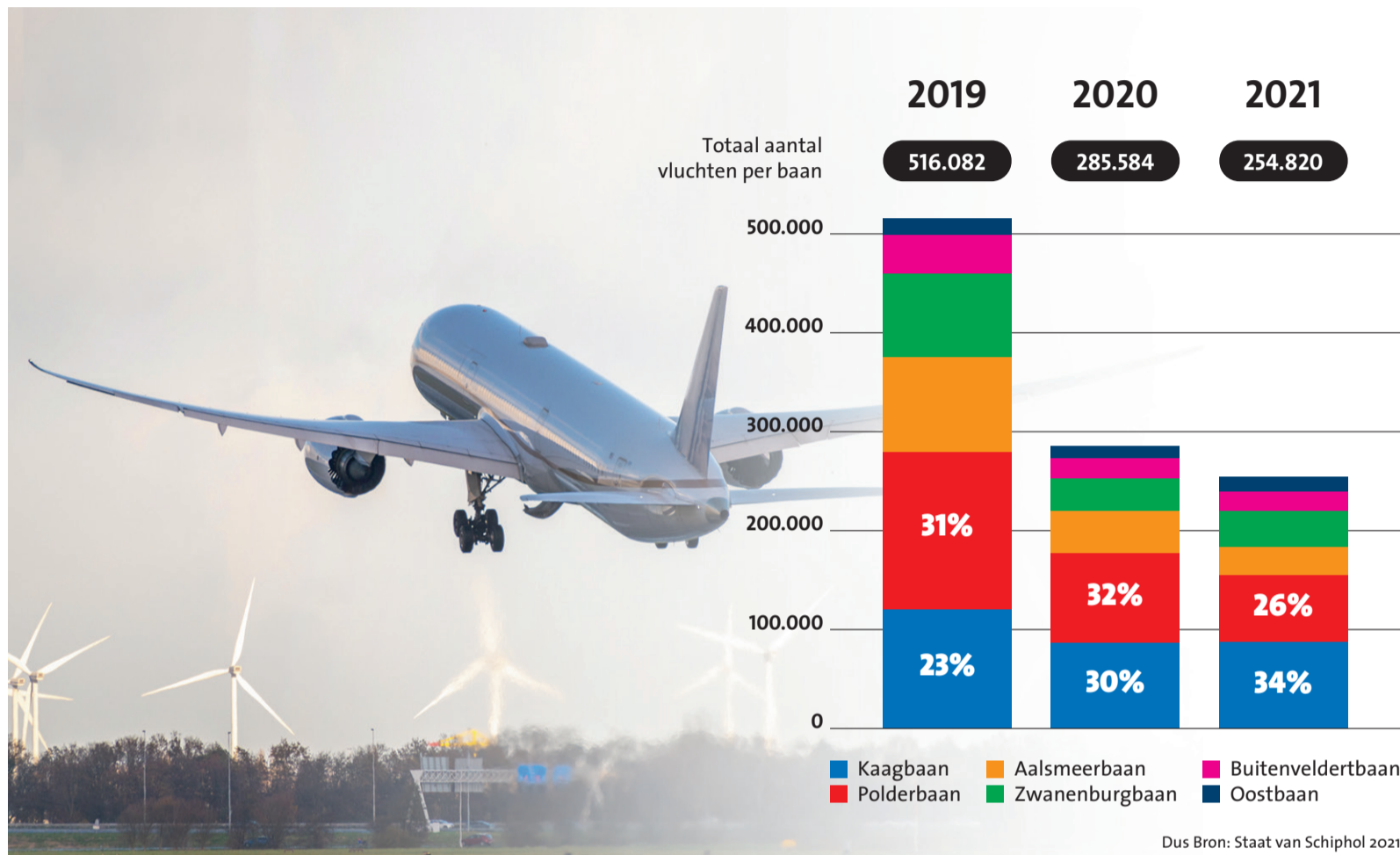
Oegstgeest ■ Stichting Omgeving Zonder Vlieg hinder voor de regio Rijn- en Bollenstreek, Platform Vlieg hinder Kennemerland, Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem en SOS Zaanstreek vrezen dat de overlast van Schiphol in de toekomst nog schever wordt verdeeld dan nu het geval is. Zij vertegenwoordigen bewoners die in het verlengde van de Kaagbaan en de Polderbaan wonen, die als primaire banen zijn aangewezen.

De bewonersorganisaties wijzen onder andere naar een recent rapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT): de Staat van Schiphol 2021. Daarin staat dat de luchtverkeersleiding in 2021 - een jaar dat er nog steeds vanwege de coronacrisis minder werd gevlogen - 60 procent van de vluchten via de Kaagbaan en de Polderbaan kon afhandelen. Voor de coronacrisis was dat 54 procent.

Ongerust

„De grafieken van ILT laten het duidelijk zien: als er minder wordt gevlogen, pakt de verdeling over de banen nog slechter uit, nog oneerlijker. Dat maakt dat wij zo ongerust zijn over de toekomst”, zegt Jan Edens van de Stichting Omgeving Zonder Vlieg hinder. „Een klassiek voorbeeld van verdeel en heers. Als we in Nederland besluiten tot krimp van het aantal vluchten, dan moeten we de lasten en lusten eerlijk verdelen”, vindt hij. „Het kan niet zo zijn dat de ene bewoner meer rechten heeft dan de ander. Het gaat om honderdduizenden mensen.”

De brief van de bewonersorganisaties komt net voordat donderdag in de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat de



hoofdpijnenbrief van minister Harbers op de agenda staat, waarin hij de krimp van 500.000 naar 440.000 vluchten per jaar aankondigt voor een periode van vijf jaar. „Een lager aantal vluchten betekent minder geluid en minder emissies van stoffen. Hierdoor zal de totale geluidbelasting in de omgeving van de luchthaven dalen”, schreef Harbers. „Maar dit betekent niet dat elk deel van de omgeving er (in gelijke mate) op vooruit gaat.”

„Er is geen sprake van een redelijke afweging van de belangen”, constateert Edens. „Minister, hoe kunt u dit nu doen?”

De bewonersorganisaties dringen er bij de Harbers óók op aan om een einde te maken aan het onnodig over grote afstand laag vliegen (level flight), waarbij vliegtuigen ruim voordat de eindnadering ingezet wordt, al tot 600 meter is gedaald. „Wij constateren dat dit level flight bij het merendeel van alle vliegbewegingen richting Kaagbaan boven de Bollenstreek gebeurt. Een verge-

„
 Geen sprake van een redelijke afweging van de belangen

lijkbare situatie doet zich voor bij de Polderbaan in de regio Kennemerland”, schrijven ze. „Vliegtuigen kunnen veilig de continuous descend approach (CDA) uitvoeren waarbij continu vanaf grote hoogte naar de luchthaven gedaald wordt.” Minder herrie, minder uitstoot, aldus Edens. „We hebben er vaak om gevraagd. Het kan, maar het gebeurt niet. Dat maakt veel mensen boos.”

Tegengas

Naast de brief aan Harbers hebben de organisaties brieven gestuurd naar plaatselijke colleges van B&W. Edens schreef bijvoorbeeld aan Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Katwijk, Teylingen en Noordwijk: „Wij voorzien dat indien 'niet adequaat tegengas' wordt gegeven, de voornemens van de minister tot gevolg zullen hebben dat de positieve effecten van een krimp van het aantal vliegbewegingen (minder geluid en emissieoverlast) niet aan onze regio ten goede zullen komen. Erger nog, er kan zelfs sprake zijn van een

toename van de overlast.”

„De Amsterdamse regio heeft de lobby beter op regel”, constateert Edens. „Daarom trekken we nu ook bij de gemeenten in onze regio's aan de bel: als je niks doet wordt er over je heen gelopen. Nou ja, over je heen gevlogen dus.”

Meten

Matt Poelmans van de bewonersdelegatie in de Omgevingsraad Schiphol geeft de organisaties gelijk. „Minder vluchten is in mijn ogen om allerlei redenen beter. Maar op het gebied van geluidshinder zie je dat er sprake is van een onevenredige verdeling”, zegt hij. Hij pleit onder meer voor een ander systeem om de mate van overlast te bepalen. Nu worden er rekenkundige modellen gebruikt. „We moeten toe naar een systeem waarbij de overlast gemeten wordt. Vliegtuigeluid wordt altijd gebagatelliseerd omdat het niet gemeten wordt maar berekend. Van een gemiddelde heb je - nogal logisch - minder last.”

Krimp kost volgens KLM 30 bestemmingen

Van onze verslaggever

Amstelveen ■ Door de krimpplannen voor Schiphol van het kabinet moet KLM zijn bestemmingsnetwerk waarschijnlijk flink verkleinen.

De luchtvaartmaatschappij denkt dat er dan zo'n 25 Europese plaatsen geschrapt moeten worden en zeker

vijf verdere bestemmingen. Dat zou betekenen dat het netwerk ruwweg met bijna een vijfde moet slinken.

Het kabinet wil het totaal aantal vliegbewegingen op de luchthaven gaan terugbrengen van maximaal 500.000 naar 440.000 per jaar. KLM wordt daar als grootste gebruiker van Schiphol hard door geraakt.

In juni zei de maatschappij al te vrezen voor het voortbestaan van

zijn netwerk zoals we dat nu kennen. KLM gaf ook al aan dat de hubfunctie van Schiphol zwaar zou worden ondermijnd. Maar concrete scenario's van de impact van het kabinetsbesluit ontbraken toen nog. Nu heeft KLM dat wel op papier gezet en naar leden van de Tweede Kamer gestuurd.

Een mogelijk scenario is het schrappen van circa 25 Europese be-

Steden als Kiev, Porto en Belgrado, Montreal en Taipei

stemmingen. Daarbij moet dan gedacht worden aan steden als Kiev, Porto en Belgrado. Bij de lange af-

standsbestemmingen zouden bijvoorbeeld Montreal, Boston, Taipei en Osaka zomaar kunnen worden geschrapt.

De maatschappij spreekt van een 'aanzienlijke aantasting' van zijn netwerk, temeer omdat het bedrijf het erg moet hebben van de vele overstappers die vanuit bijvoorbeeld Azië via Schiphol doorvliegen naar een andere bestemming.

FOTO GETTYIMAGES / GRAPHIC MEDIAHUIS