

Hierbij geef ik graag mijn input op de internetconsultatie Aavullende raadpleging Balanced Approach Schiphol.

Hoewel ik blij ben met de aandacht voor verbetering van de balans met de omgeving, zijn deze maatregelen veel te vrijblijvend, vrijwel zonder voorwaarden en daardoor niet afdwingbaar, gebaseerd op verplaatsing van de overlast en afhankelijk van de goede wil van de luchtvaart industrie. Uit het verleden is niet gebleken dat deze goede wil er is en de mediaberichten vanuit de vlieglobby zijn tot nu toe ronduit respectloos naar omwonenden. Het zo laag mogelijk houden van de kosten en daarmee de vliegtickets heeft altijd voorop gestaan, gesteund door het gebrek aan regelgeving en continue stimulans van snelle groei vanuit de overheid. De maatregelen lijken hiermee slecht doordacht of er wordt op gegokt dat omwonenden niet zullen inzien dat dit plan geen enkel effect zal hebben behalve verplaatsing van overlast naar andere omwonenden en naar andere tijden. Volgens mij verdienen de bewoners onder de vliegroutes van Schiphol wel wat meer dan dit. Zij zijn over het algemeen niet tegen de luchtvaart en een aantal overvliegende vliegtuigen, maar wel tegen de absurde vorm die het inmiddels heeft aangenomen. Het zou niet normaal moeten zijn om in permanent gebulder, gefluit en gegrom te moeten wonen en elke minuut het mechanische geluid van vliegtuigen te horen, wat zeker in bijvoorbeeld Hoofddorp en Aalsmeer het geval is.

Hieronder zal ik ingaan op de punten uit de consultatie:

1. De stapsgewijze invoering van de maatregelen in drie fasen en het bijbehorende tempo.

Het stapsgewijs invoeren van maatregelen is prima. Echter, deze stappen hadden al veel eerder aangekondigd en ingevoerd kunnen worden. Dit had de luchtvaart langer de gelegenheid gegeven om zich voor te bereiden en omwonenden eerder zekerheid gegeven over de intentie tot verbetering van hun leefomgeving. Dit gezegd hebbende, zijn de klachten over geluidsoverlast en uitstoot niet pas een paar jaar geleden begonnen. De luchtvaart had daarom ook proactief kunnen nadenken over verbeteringen en de plannen tot uitvoer kunnen brengen. Zij hebben tot nu toe geen enkel initiatief tot verbetering getoond en lijken telkens te wachten tot maatregelen echt verplicht worden, na eerst een jarenlang traject van vertragen en traineren met geitenpaadjes en juridische processen.

2. Wat vindt u van de nieuwe en aangepaste maatregelen (fase 1 en 2) die worden voorgesteld om het geluidsdoel te behalen?

Fase 1:

Dit is een "maatregel" op vrijwillige basis voor met name KLM, waarvan nu al gezegd wordt dat dit niet haalbaar is. Andere maatschappijen hebben zich, voor zover ik heb begrepen, hier nog niet voor gemeld. Deze fase zal dus niks aan geluidswinst opleveren.

Fase 2:

- **Gebruik van Schiphol voor lawaaiige vliegtuigen wordt duurder (nieuw);** Prima maatregel.
- **Weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht (nieuw);** Prima maatregel zolang de lawaaiige toestellen niet worden verplaatst naar de dag. Geluidsoverlast is ook op de dag niet prettig, zeker niet als dit onnodig is.
- **Minder gebruik van de start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden;** Dit is verplaatsing van de overlast naar de Kaag- en Polderbaan. Dit zou enkel een goede

maatregel zijn als deze wordt aangevuld met “minder gebruik van de start- en landingsroutes over woonwijken en verbetering van de aan- en uitvliegroutes waardoor er minder over huizen gevlogen wordt”. De pauze waarin enkel 1+1 gebruik zal plaatsvinden is alleen positief als deze gecombineerd wordt met de voorwaarde dat er geen extra piekmomenten worden ingevoerd en de huidige piekmomenten niet worden verlengd (bij voorkeur zelfs ingekort). Anders verplaatst de overlast zich naar een ander moment op de dag en geeft dit geen enkele garantie op verbetering onder de secundaire banen. Aanvullend zou ik willen zeggen dat het schrappen van de recent ingevoerde startpiek tussen 07:00 en 07:40 veel meer hinder beperking zou opleveren, zeker in het weekend. Hierdoor worden zeer veel mensen niet meer wakker gevlogen.

- **Meer vliegtuigen vervangen door nieuwe toestellen (nieuw);** Prima maatregel, maar volledig vrijblijvend en geeft dus geen enkele garantie op verbetering. KLM heeft bijvoorbeeld al aangekondigd dat de 747 cargo's langer in gebruik blijven en binnen 2 jaar er vrijwel niks zal veranderen.
- **Minder vluchten in de nacht – maximaal 27.000 vluchten per jaar;** Nachtsluiting zonder verplaatsing van deze slots naar de dag is noodzakelijk om het leefbaar te houden rondom Schiphol. Minder vluchten in de nacht is wellicht een start, alleen betekent dit nog steeds een groei van het aantal nachtvluchten ten opzichte van de afgelopen jaren. Het is nu al niet houdbaar, laat staan bij verdere toename van het aantal nachtvluchten. Deze maatregel geeft geen enkele verbetering en zelfs een verslechtering. Goedkope vakantievluchten is geen goede reden om nachtvluchten te houden. Een goede nachtrust en daarmee meer kunnen bijdragen aan de samenleving zou hogere prioriteit moeten hebben dan voor een paar tientjes naar Mallorca te kunnen vliegen. Als het aantal vluchten overdag wordt verhoogd, wat volgens de staat mogelijk is door het schrappen van een aantal nachtvluchtslots, is tevens meer inzet van de secundaire banen nodig (meer piekmomenten met dubbel baangebruik) waardoor de overlast in dichtbevolkte gebieden zal toenemen. De secundaire banen worden namelijk vrijwel niet gebruikt in de nacht, maar krijgen meer vluchten overdag. Daarmee resulteert deze maatregel in toename van geluidshinder in (o.a.) de dichtbevolkte gebieden.
- **Lager totaal aantal vluchten – maximaal tussen 460.000 en 470.000 vluchten per jaar;** Dit is groei ten opzichte van de eerder beloofde krimp. De uitspraak van de rechter wordt volledig genegeerd en de overlast overdag wordt verhoogd. Dit is een belediging naar omwonenden.

Ook deze maatregelen hebben weer het doel om zoveel mogelijk overlast bij een zo klein groepje omwonenden neer te leggen. Op papier is dit minder hinder, in de praktijk een onleefbare woonomgeving voor deze relatief kleine groep (ook wel weggezet als klein groepje zeurders, veelal door mensen die geen overlast ondervinden van Schiphol doordat de routes niet boven hun huis zijn gelegd/verlegd).

Wat de situatie wel echt (in sommige gevallen zelfs per direct) zou kunnen verbeteren is: Minder vluchten, betere planning, nachtsluiting, betere verdeling van de overlast, minder over woonwijken vliegen (m.n. privejets, helicopters en de kustwacht zonder spoed, de vluchten die afwijken van hun route, de landers en het verbeteren van de vaste bochtstraal boven Floriande zodat deze niet meer boven een woonwijk ligt (dit is mogelijk)), het nu al verbieden van luidruchtige vliegtuigen, het isoleren van woningen onder de vliegroutes tot bijvoorbeeld 1500 meter hoogte (het is absurd dat bewoners naast een 50km weg of spoor wel geluidsisolerende maatregelen krijgen van de omgevingsdienst, maar bewonders onder een vliegtuigsnelweg met

veel hogere geluidsbelasting niet) en het opnieuw beoordelen en aanpassen van de startprocedures. Zeker de privejets en kustwacht (zonder spoed) die nu over woonwijken vliegen zijn onnodig en dat scheelt alleen in Hoofddorp al tientallen overvliegers per week.