

Als ik de documentatie lees die bijgevoegd is bij deze consultatie dan wordt mij al snel duidelijk dat deze is geschreven vanuit een verkeerde gedachte. Dit blijkt al in de introductie van het document Annex A – To70 Balanced Approach Study March 2023.

In de eerste alinea van dit document wordt al gesproken over het reduceren van het aantal vliegbewegingen op Schiphol tot 440.000 per jaar. Dit zou niet het doel moeten zijn. Het daadwerkelijke doel, namelijk het verminderen van de overlast, wordt later in de introductie aangehaald.

Die daadwerkelijke doelen, namelijk 20% reductie van het aantal zeer geïrriteerde mensen, 15% reductie van het aantal mensen met ernstige slaapproblemen, etc. ondersteun ik van harte. Ik geloof echter niet dat een reductie van het aantal vluchten tot 440.000 per jaar het juiste middel is om deze doelen te bereiken.

Met mij geloven nog vele anderen niet in een krimp van het aantal vliegbewegingen op Schiphol tot 440.000 per jaar, dit blijkt uit het grote en nog altijd stijgende aantal ondertekenaars van de petitie “Red Schiphol”, waarin wordt opgeroepen om de beslissing om het aantal vluchten te beperken tot 440.000 per jaar te verwerpen.

Ook ik heb deze petitie ondertekend, maar ik ben wel van mening dat als je ergens tegen bent dat je dan ook met een alternatief moet komen. Daarom de vraag, hoe dan wel? Hoe moet de overlast voor de omwonenden van Schiphol dan wel omlaag als dit niet kan door het aantal vluchten te verlagen?

Het antwoord op die vraag moet vooral gezocht worden in stillere vliegtuigen. De voorstellen in het consultatiedocument belanghebbenden Balanced Approach procedure Schiphol voorzien hierin al door differentiatie van luchthavengelden, dit is een stap in de goede richting maar gaat wat mij betreft niet ver genoeg. Om dit echt effectief te maken moeten de lawaaiigste categorieën vliegtuigen volledig verboden worden.

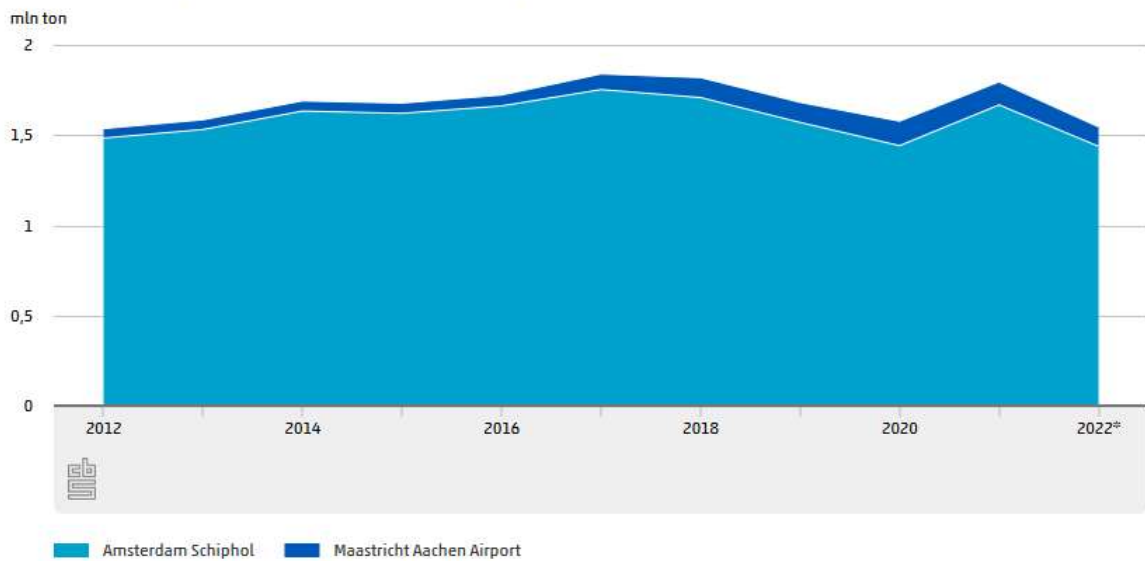
Een reductie van het aantal vliegbewegingen zal er toe leiden dat luchtvaartmaatschappijen grotere vliegtuigen inzetten om zodoende toch de capaciteit op peil te houden. Grotere vliegtuigen zijn over het algemeen ook meer lawaaiig, daarmee wordt het effect van vermindering van het aantal vluchten teniet gedaan.

Het zijn juist de lawaaiigste vliegtuigen die je niet wil hebben op Schiphol. Veel van die lawaaiigste vliegtuigen zijn vrachtvliegtuigen, qua luchtvracht zijn er in Nederland slechts twee opties. Schiphol en Maastricht-Aachen Airport. Een bewijs dat met name vrachtvluchten voor overlast zorgen zien we als we het aantal klachten van Maastricht-Aachen Airport vergelijken met Rotterdam-The Hague Airport. Hoewel Rotterdam-The Hague Airport veel meer vluchten afhandelt dan Maastricht-Aachen Airport wordt over Maastricht-Aachen Airport meer geklaagd. Daaruit kan de conclusie worden getrokken dat de vluchten op Maastricht-Aachen Airport lawaaiiger zijn dan die op Rotterdam-The Hague Airport.

Net als Lelystad Airport bedoeld is als overloop van Schiphol als het om passagiersvluchten gaat zou er ook een overloop van Schiphol moeten zijn als het gaat om vrachtvluchten. Maastricht-Aachen Airport, dat momenteel als vracht overloop luchthaven fungeert, zit wat dat aan gaat al aan z'n grenzen. Wellicht kan hier gekeken worden naar Groningen Airport Eelde, daar is nog veel ongebruikte capaciteit.

Deze grafiek laat duidelijk zien dat het overgrote deel van de luchtvracht in Nederland op Schiphol afgehandeld wordt:

Luchtvracht op Nederlandse luchthavens, per jaar



Het feit dat het aantal klachten niet daalt valt te verklaren door het feit dat het aantal vrachtluchten niet daalt, dit blijft min of meer constant.

We moeten niet alles willen concentreren op Schiphol, om het voor iedereen leefbaar te houden moet de luchtvaart in Nederland meer gespreid worden.

Hoewel ik zelf op een steenworp afstand van Lelystad Airport woon ben ik een groot voorstander van de opening hiervan. Er is ooit een belevingsvlucht uitgevoerd, ik heb hem gezien en als ik het raam open zette en goed luisterde hoorde ik hem ook. Overlast kan ik dat beslist niet noemen. Dan heb ik meer overlast van de vliegtuigen die hier over komen vliegen onderweg naar Schiphol, dat geluid klinkt harder door. Met name van de grotere zwaardere vliegtuigen, met name van de vrachtluchtvaart. En ook dat valt eigenlijk geen overlast te noemen, ik klaag er ten minste niet over.

Maatregelen waar aan gedacht kan worden als het gaat om het terugdringen van de overlast van Schiphol voor omwonenden zijn o.a.:

- Een volledig verbod op vliegtuigen van de lawaaigste types
- Een volledige nachtsluiting van Schiphol voor vrachtluchten
- Een dagrandregime waarin strengere regels gelden dan tijdens het dagregime
- Meer verplaatsing van vluchten naar regionale luchthavens, waaronder ook vrachtluchten
- De luchtvaartsector ondersteunen in de ontwikkeling van stillere vliegtuigtypes
- Een vorm van vliegtaks op luchtvracht

Op die manier ben ik er van overtuigd dat de overlast teruggebracht kan worden zonder dat het aantal vliegbewegingen teruggebracht hoeft te worden.