

Beste lezer,

Ik ben blij met de voorgenomen krimp op Schiphol en het definitief schrappen van een 2e Kaagbaan.

Voor de bewoners van Leiden/Oegstgeest en Warmond is de overlast als gevolg van de in het verleden genomen maatregelen zeer toegenomen. Dit gebied heeft forse overlast van vliegverkeer indien de Kaagbaan ingezet wordt als landingsbaan. Dit gebeurt indien de wind komt uit N, NO of O. Afgelopen twee zonnige lentemaanden was dat bijvoorbeeld vrijwel elke dag. Het is haast niet te doen om in de tuin te zitten, vanwege de vaak 70-85 dB herrie. Regelmatig komt om de 2-3 minuten een vliegtuig over op absurd lage hoogtes (600 meter) met luide motoren. Let wel, dit is maar liefst 25 km van Schiphol.

**Wat me ernstig zorgen baart is dat ondanks de krimp de overlast in onze regio mogelijk nóg groter wordt, dan deze nu al is.** Wanneer de Kaagbaan straks maximaal ingezet wordt omdat die baan zeer discutabel gelabeld is als "geluidspreferente" baan, wordt die baan waarschijnlijk volledig gevlogen.

Het is werkelijk een wereld van verschil hier indien er 2 landingsbanen open zijn op Schiphol. Bij 2 landingsbanen worden de vliegtuigen namelijk verspreid en dat geeft een enorme reductie qua overlast. Niet alleen zijn er dan minder vliegtuigen hier, vaak wordt er dan ook minder laag gevlogen. De overlast indien alleen de Kaagbaan open is als landingsbaan is gigantisch. **Handhaving op maximeren geluidspreferente banen betekent simpelweg MEER hinder.** Dit is precies het tegenovergestelde wat nu de bedoeling is alle veranderingen.

Geluidshinder verminder je niet door te streven naar het kleinste aantal gehinderden. Dat betekent namelijk alleen maar verschuiven van de overlast. Stadsgewest Leiden heeft maar liefst 365.913 inwoners. Zeker geen dunbevolkt gebied dus! En dus zeker géén geschikte locatie voor een vlieggoot/luchtsnelweg.

**Mijn inziens zijn er diverse mogelijkheden om daadwerkelijk minder hinder te realiseren voor ALLE omwonenden.** Bonus daarbij is dat al deze maatregelen ook forse milieuwinst betekent. Daarnaast kunnen deze maatregelen ingevoerd worden, waarbij Schiphol nog steeds een belangrijke luchthaven blijft, die zorgt voor bereikbaarheid van en naar Nederland.

### **Minder Hinder Oplossing 1**

**Flinke krimp van Schiphol. Dit kan als getal opgelegd worden, maar óók gerealiseerd worden door de werkelijke maatschappelijke kosten van zowel herrie als uitstoot door te berekenen in de ticketprijs.** Op dit moment wordt vliegen zelfs gesubsidieerd. We moeten stoppen met de ontheffing van BTW op vliegtickets (=subsidie). Ook moet er een einde komen aan de ontheffing van accijns op kerosine (=subsidie). Analisten van ING roepen zelfs op tot een stevige tax op kerosine. Op dit moment is kerosine zo'n tien keer goedkoper dan alternatieve synthetische brandstof. De overheid moet dit prijsverschil opheffen door fossiele kerosine zwaar te belasten. Als deze stap uitblijft, blijft de luchtvaart kiezen voor goedkoop en vies. Wanneer de werkelijke prijs van een vliegticket betaald dient te worden (dus inclusief maatschappelijke kosten), dan zal er fors minder gevlogen worden. De luchtvaart zegt vaak dat de vraag het aanbod bepaalt. Maar tickets voor slechts 49 euro naar Spanje is natuurlijk zó aantrekkelijk, dat veel mensen het niet kunnen laten om daar vaak gebruik van te maken, zelfs voor een kort weekendje. De vraag wordt door de luchtvaart juist gecreëerd door dumprijzen. Zij kunnen de tickets zo aantrekkelijk geprijsd aanbieden omdat er geen BTW, geen accijns, geen vergoedingskosten voor de herrie, geen uitstootkosten worden betaald. Ofwel: Laat de vervuiler betalen. Laat degene die vliegt een de echte eerlijke prijs betalen inclusief maatschappelijke kosten. Dat zal veel onnodige vluchten schelen.

## **Minder Hinder Oplossing 2**

**Vliegtuigen die hoger vliegen geven veel minder overlast.** Desondanks is het in onze regio een grote stoet van laagvliegers. Boven Oegstgeest zitten de meeste vliegtuigen op 2000 ft, dat is maar 600 meter. Zoals gezegd 25 km van de luchthaven. Pas 15 km verderop - tussen Kaagdorpe en Nieuw-Vennep - hoeven vliegtuigen op 2000 ft te zitten. Het is volstrekt geen probleem om bij Oegstgeest op 4000 ft over te komen (dat gebeurt regelmatig). Er moet maximaal gestuurd worden op zo hoog mogelijk aan komen vliegen. Soms zie ik vliegtuigen meer dan 50 km van Schiphol al op die absurde 2000 ft zitten. Dat kan haast niet anders dan totale laksheid van de luchtverkeersleiding zijn. Er is bij hen tenslotte geen enkele prikkel om het anders te doen. In de nacht is het vaak een glijvlucht, dat scheelt enorm in geluid. Ook overdag inzetten op maximeren glijvluchten. Zonde natuurlijk om alleen 's nachts zo stil mogelijk te vliegen!

## **Minder Hinder Oplossing 3**

**Zorg ervoor dat er altijd 2 landingsbanen open zijn.** Minder vliegtuigen per landingsbaan zorgt voor minder overlast voor omwonenden. Ook omdat er dan vanwege minder drukte makkelijk hoger aangevlogen kan worden.

## **Minder Hinder Oplossing 4**

**Weer oude vliegtuigen zoals de 747 en introduceer dynamische havengeldtarieven gebaseerd op overlast.** Hoe stiller een vliegtuig (objectief gemeten, niet door fabrikant zelf dus), des te lager de havengelden. En dus ook fors hoger havengeld bij vliegtuigen die veel geluid produceren. Dit zorgt voor een gezonde prikkel voor vlootvernieuwing.

## **Minder Hinder Oplossing 5**

**Bouw de hubfunctie van Schiphol af.** Het kleine Nederland hoeft niet het grootste vliegveld te hebben van Europa. Zeker niet op een locatie midden in de druk bewoonde randstad. Schiphol heeft 71 miljoen passagiers van wie 37% overstappers. KLM lokt met forse omvlieggorting 26 miljoen (!) buitenlanders per vliegtuig naar Schiphol, die vervolgens direct doorvliegen. Die betalen €0 belasting en geven enkel overlast en vervuiling. Nederland zit dus in de herrie en de kankerverwekkende uitstoot van al die overstappers, met als enige reden om KLM van genoeg passagiers te voorzien om hun vliegtuigen vol te krijgen. De Nederlandse markt is voor veel vluchten namelijk te klein. Dit geeft al aan dat Schiphol veel te groot is voor een klein land als Nederland. Een extra reden is dat overstappers het luchtruim dubbel belasten: Op hun heenreis landen én stijgen ze op Schiphol, en op de terugweg ook. Een overstapper zorgt zo voor vier vliegbewegingen in ons land. Veel experts geven ook aan dat de hubfunctie afbouwen geen probleem oplevert. Expert stedelijke economie Walter Manshanden: "De Nederlandse economie heeft de luxe om zich de krimp van Schiphol te kunnen permitteren." Volgens Manshanden heeft de krimp vooral effect op transfervluchten van andere Europeanen die via Nederland naar de rest van de wereld gaan. Een Zweed zal niet meer via Schiphol naar de VS vliegen, maar via een andere luchthaven, noemt hij als voorbeeld. "En daar verdient de Nederlandse economie niet zoveel mee. KLM wordt daar een stukje kleiner van, maar ook daar heeft de Nederlandse economie niet zo veel last van." Ook Johan Vollenbroek, van Mobilisation for the Environment (MOB), en Matt Poelmans, voorzitter van de Bewonersdelegatie Omgevingsraad Schiphol, zien het schrappen van vluchten met veel overstappers als een belangrijk onderdeel van de oplossing. Poelmans: "We hebben laten uitzoeken dat ongeveer 100.000 van de 500.000 jaarlijkse vluchten samenhangen met de hubfunctie van Schiphol. Die voegen niks toe, alleen overlast."

## Minder Hinder Oplossing 6

**Verbied het ongeldig maken van deeltrajecten op tickets.** Hieronder is een veelvoorkomend voorbeeld waarbij dezelfde vlucht ruim de helft goedkoper is vanaf Düsseldorf dan vanaf Schiphol, waarbij je bij de vlucht vanaf Düsseldorf via Schiphol vliegt. Hier stunt KLM dus met ruim 450 euro omvliegbonus voor de overstapper. Links is de vlucht DUS-AMS-AUS en rechts is de vlucht AMS-AUS. Het traject AMS-AUS is in beide gevallen precies dezelfde vlucht, hetzelfde vliegtuig. Andere maatschappijen doen hetzelfde en lokken hiermee extra overstappers die allemaal naar "hun" hub moeten komen. Luchtvaartmaatschappijen maken nu deeltrajecten van tickets ongeldig indien voorgaande deeltrajecten niet gevlogen zijn. Zo voorkomen ze dat iemand het ticket van 393,37 euro koopt, en dat die pas op Schiphol instapt. Iemand moet van de maatschappij dus wel daadwerkelijk omvliegen voordat ze omvliegbonus krijgen. Maak dit lokken onmogelijk door te verbieden dat deeltrajecten ongeldig verklaard kunnen worden. Zo stoppen luchtvaartmaatschappijen vanzelf met deze omvliegbonussen en krijgen we een open markt met eerlijke en uniforme prijzen, én minder overstappers.

**Aanbevolen** ⓘ Vluchtdetails ⓘ

**DUS** 17u 5m **AUS**  
**06:10** 1 stop **16:15**  
don. 09 mrt. don. 09 mrt.

**AUS** 16u 50m **DUS**  
**19:05** 1 stop **17:55<sup>+1</sup>**  
don. 16 mrt. vri. 17 mrt.

€ 473,58 p.p.  
**€ 393,37 p.p.**  
TIX korting **Boek nu**

Prijzen zijn excl. €29.50 administratiekosten per boeking

**AMS** 10u 30m **AUS**  
**12:45** direct **16:15**  
don. 09 mrt. don. 09 mrt.

**AUS** 9u 0m **AMS**  
**19:05** direct **10:05<sup>+1</sup>**  
don. 16 mrt. vri. 17 mrt.

€ 932,43 p.p.  
**€ 846,25 p.p.**  
TIX korting **Boek nu**

Prijzen zijn excl. €29.50 administratiekosten per boeking

Ik hoop met bovenstaande suggesties mee te helpen aan een oplossing voor de gigantische overlast die Schiphol veroorzaakt. De balans van de pluspunten van Schiphol en de minpunten is momenteel totaal uit het lood geslagen. De overlast én de uitstoot is véél te groot geworden.

Kijk eens met een gezonde heldere blik naar Schiphol: Dit vliegveld zou echt nóóit zo gebouwd zijn, maar is langzaam gegroeid tot de onhoudbare milieuvervuilende en omgevingsverpestende kolos die het nu is. We moeten Schiphol weer terugbrengen tot de proporties die Nederland daadwerkelijk nodig heeft.

Bedankt voor uw aandacht.