

Hierbij teken ik bezwaar aan tegen de "Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023".

Niets was ooit tijdelijk als het aankwam op de plannen van Royal Schiphol Group en uw Ministerie. Het wordt tijd dat u zich gaat bekommeren om de bewoners.

De onderhoudsopdracht is natuurlijk weer uitbesteed aan het bedrijf met de laagste tarieven. Schiphol heeft kennelijk niets geleerd van deze kortetermijnvisie. Deze zomer nog bij het bagagepersoneel, het werd duidelijk dat deze strategie nogal wat slachtoffers en bijwerkingen kent. Dat uitte zich niet meteen, maar kost uiteindelijk meer, wanneer keert Schiphol weer dividend uit aan de Nederlandse Staat?

Nu opnieuw, het onderhoud moet zo goedkoop mogelijk en wordt dus 's nachts onderbroken. De omwonenden betalen de rekening wel! Langer en meer overlast mét onderbreking van de nachtrust. Het geld dat men denkt te besparen met goedkoper onderhoud levert een rekening op bij omwonenden die de luchthaven nooit meer kan terugbetalen. Schiphol zal de goodwill verspelen van mensen die nog nooit geklaagd hebben en niet dagelijks stil stonden bij het bestaan van het vliegveld. Verpest hun rust dag in dag uit (inclusief weekends) en ze zullen gaan twifelen. Houd mensen wakker in de nacht en ze zullen zich tegen u keren. Denk eens aan mensen die nu balanceren op het randje van wat ze nog willen accepteren van Schiphol. Ze worden zonder pardon over het randje geduwd, met de vriendelijke groeten van hun overheid die dit heeft gefaciliteerd. Deze mensen zullen zich net als ik gaan verzetten, zich verenigen en dit uiteindelijk winnen. U verliest steeds meer draagkracht, voor zover dit er nog was natuurlijk. Dit is niet hoe u met mensen omgaat.

Ik teken bezwaar aan voor alle mensen die nu nog niet weten wat ze te wachten staat. Wiens slaapkamer nooit is geïsoleerd tegen het tergende geluid van vliegtuigen. Tegen plannen die nooit in het voordeel van omwonenden uitpakten. Tegen nooit meer zorgeloos leven en altijd maar die angst dat 'men' (u) weer iets verzint of goedkeurt waarmee deze hel wordt vergroot. Tegen de onbeschofte nachtvluchten die ons leven verwoestten. Tegen nooit meer inslapen maar vooral tegen nooit meer uitslapen. Tegen plannen die onze kinderen storen tijdens hun slaap en studie. Tegen alle bedorven weken, maanden, jaren gevuld met onophoudelijk gejam van vliegtuigen. Het gejam dat soms maar een paar uur per etmaal weg is. Tegen plannen waarbij iedereen de rekening betaalt voor het onderhoud, behalve Schiphol.

U zal nu opgelucht ademhalen, gewoon een zienswijze van een gefrustreerde burger, geen juridische taal, geen wetsartikelen waaruit blijkt dat u de illegale luchthaven nog wat illegaler probeert te maken. Gewoon iemand die het vertrouwen in de overheid is verloren, precies door omstandigheden waarin u zich nu bevindt. En dit heeft u in de hand. U kan dit doorbreken. Daar moet u vandaag nog mee beginnen.

U zoekt maar een andere oplossing. Wij zijn er klaar mee.

Leest u mijn bezwaar nog steeds? Leest u dan ook eens het stuk hieronder, ik schreef het na de televisieopname bij Jeroen Pauw in het programma "Nederland is Vol", waar ik meneer Harbers en andere tafelgasten vertelde over nachtvluchten. Dit is wat het doet met het vertrouwen van mensen, om door Schiphol en overheid te zijn opgegeven.

Leest u daarna ook eens de reacties van andere mensen op dat stuk, reacties van gewone burgers zoals ik: <https://schipholwatch.nl/2022/09/13/nachten-achtereen-niet-slapen-is-niets->

'Nachten achtereen niet slapen is niets minder dan marteling'



Michiel van Parreeren is slachtoffer van Schiphol en krijgt 's nachts en overdag honderden vliegtuigen op een paar honderd meter hoogte over zijn huis. Hij mocht zijn verhaal doen bij het tv-programma 'Nederland is vol' van Jeroen Pauw, maar kreeg daar onvoldoende ruimte. Bij SchipholWatch zijn hele verhaal.

Mij was gevraagd om bij Jeroen Pauw aan een tafel met medestanders mijn verhaal te vertellen. Er zou in verschillende opstellingen, met voor- en tegenstanders, over de steeds maar uitdijende luchthaven worden gesproken.

Zo zouden VVD-minister Mark Harbers en voormalig KLM-piloot Benno Baksteen aanschuiven, maar ook interessante gasten als journalist en schrijver Ties Joosten, Natuur & Milieu-directeur Marjolein Demmers en bewonersvertegenwoordiger Matt Poelmans.

Er was maar weinig tijd voor mijn verhaal, een verhaal waarmee ik vaak op weinig sympathie hoef te rekenen tenzij ik de kans krijg het volledig te vertellen.

Wat had ik dan verwacht?

Mijn verhaal is op het eerste gezicht niet schrijnend, er kwam niet vanuit het niets een nieuwe landingsbaan naast mijn dorp, de vliegroutes zijn niet van het één op het andere moment boven mijn huis geplaatst en ik woon ook niet sinds 1960 in hetzelfde huis, terwijl ik lijdzaam toekeek hoe de overheid elk jaar aanstuurde op meer vliegbewegingen. Schiphol was er al een tijdje en ik ben er zelf gaan wonen, wat had ik dan verwacht?

Mijn vrouw en ik slapen erg slecht, vrijwel alle nachtvluchten vanaf Schiphol stijgen laag en luid op boven ons dorp. Daarover zou ik in de studio enkele vragen beantwoorden zoals: "Waarom ben je daar gaan wonen?" en "slaap je nog wel?".

Hoewel ik nooit de ambitie heb gehad om in een praatprogramma op tv te verschijnen, wint mijn gevoel van onrecht het van mijn podiumangst.

Ja, ik ben er zelf gaan wonen, maar heb ik dan geen enkel recht op bescherming? Vervallen mensenrechten binnen een cirkel rond Schiphol, zoals het recht op nachtrust en gezondheid? Zouden makelaars in de Randstad niet een waarschuwing op Funda moeten plaatsen voor de vliegherrie? Of wellicht moet - naast het energielabel - ook een geluidslabel verplicht worden?

Goed van vertrouwen

Als burger kun je niet overal verstand van hebben, ben je goed van vertrouwen en ja, ook een beetje naïef. En dan kun je een huis kopen in de buurt van een luchthaven en je afvragen “hoe erg kan het zijn?”

Door het hoge aantal nachtvluchten worden we niet alleen wakker gemaakt, maar ook wakker gehouden. De woordkeuze zal niet bij iedereen goed vallen maar als je nachtenlang achtereen niet slaapt, voelt het als een marteling. Je slaapkamer is geen fijne ruimte meer om naartoe te gaan, je bed is een plek van pure frustratie en wanhoop geworden. Bij iedere vergeefse poging om in slaap te vallen bouwt de stress, vermoeidheid en woede zich weer op.

Ik kreeg dus de kans om deze, in mijn ogen misdadige, nachtvluchten aan te kaarten. Hoe vaak krijgt u de kans om over uw grootste politiek gerelateerde probleem te vertellen terwijl de verantwoordelijke minister moet luisteren en het land zijn reactie zal horen? Dat is groots!

Voor mij zou dit de grootste gebeurtenis van het jaar worden. Ik had hoge verwachtingen van zowel mijzelf als de gesprekken tussen Pauw en de andere gasten.

In de watten gelegd

Ik ben keurig op tijd in de studio, ik ben de eerste en word in de watten gelegd. Wat een lieve mensen werken daar - iedereen is vriendelijk en behulpzaam. Het duurt nog zeker een uur voordat de opnamen beginnen en ik verheug me op het ontmoeten van mensen die zich inzetten voor dezelfde zaak als ik.

Matt Poelmans, Ties Joosten, ze kennen mij waarschijnlijk niet, maar ik volg hun werk al langere tijd met veel plezier. Terwijl ik kennis maak met Matt arriveert de heer Benno Baksteen, de gewezen piloot. Zal deze kerosinelobbyist direct de aanval inzetten? Ik ken alleen zijn columns en hij ruikt waarschijnlijk al vanuit de deuropening dat ik geen Flying Blue Platinum-status heb.

De aanval blijft uit, hoewel hij direct in mijn persoonlijke ruimte komt staan. Hij stelt zich netjes voor en stelt me zelfs wat vragen. Ik leg kort uit waarom ik hier ben en dan volgen enkele beleefdheden, maar hij giet ze in een stuitend sausje.

‘Overlast een mindset’

“Overlast? Het is een mindset! Je kan er ook voor kiezen je er niet teveel aan te storen.” Als ik mijn best doe, hoor ik ook wel begrip voor mijn situatie. Maar het is de manier waarop: “Luister Michiel, ik snap het echt hoor, dat is geen pretje zoals je het beschrijft, maar weet je, als ik jou was zou ik echt verhuizen”.

Verder vertelt hij met veel plezier over zijn kleinkinderen en praten Baksteen en journalist Ties Joosten over koetjes en kalfjes. Ik zou bijna vergeten dat Baksteen bij elk tegengeluid direct in de pen klimt en het tegengeluid regel voor regel ontleedt en afschiet, dat ik mij daar groen en geel aan erger omdat het vaak veel te kort door de bocht is.

Ik had me hem als een boze oude man voorgesteld en had het eerste handgemeen al in de lobby verwacht. Maar hoewel onze ideeën over de toekomst van de luchtvaart niet verder uit elkaar kunnen liggen, lijkt hij het goed te bedoelen. Hij is gewoon hopeloos blijven hangen in een andere tijdsgesest, en in mijn persoonlijke ruimte trouwens.

Verder besluit ik maar te luisteren naar de andere gasten, het zijn allemaal best vriendelijke heren, maar ik zie ze als een acuut gevaar voor de leefbaarheid en het klimaat.

Aanmodderen

Ze vertellen vol overtuiging hoe er oplossingen aankomen want we moeten inderdaad niet aanmodderen met kleine verbeteringen om de overlast terug te dringen. Er komen volledig nieuw ontworpen vliegtuigen aan, in 2035 vliegen we op waterstof naar Kreta.

Geluidsoverlast? Ja, dan moet je denken aan oplossingen als motoren bovenop de vleugels in plaats van eronder. Jeetje, dat ze dit nog niet eerder hebben geprobeerd. Over aanmodderen gesproken.

Eenmaal in de studio stijgt bij mij de spanning. Ik ben best goed in uiteenlopende zaken, maar overtuigend spreken valt daar niet onder. Wat doe ik hier?

Ik ben nog aan het bijkomen van de enorme lijst met feiten die Pauw aan het begin van de uitzending opsomt. De redactie heeft het huiswerk grondig gedaan en eerst krijgen we een praatje over de mooie tijden bij KLM, de jetset.

Tussen Baksteen en Harbers in

Terwijl de kijker thuis een filmpje te zien krijgt, moet ik in de studio snel aan tafel plaatsnemen. De tafelindeeling - die met de beloofde medestanders - is kennelijk aangepast. Van het ene op het andere moment zit ik ingeklemd tussen Benno 'als-ik-jou-was-zou-ik-verhuizen' Baksteen en de Minister van Infrastructuur & Waterstaat. Ze bijten niet maar om dit mijn medestanders te noemen? Word ik nu geschiphoud?

En dan ben ik aan de beurt. De vraag wordt niet letterlijk gesteld maar we draaien er niet omheen, als je een huis in de buurt van Schiphol koopt, weet je toch waar je aan begint?

Ik ben die vragen inmiddels wel gewend, maar ik kan het meestal uitgebreid nuanceren en die tijd is er nu niet. Bij mezelf denk ik "oké, even kort en krachtig Michiel". Er ontstaat een korte stilte, rechts naast me hoor ik de minister ademen, kalm en in zijn element. Links naast me hoor ik de oud-piloot iets stuitends denken.

Ik ben omringd met mensen die graag praten, voor hun beroep of om hun beroep te verdedigen. Dat laatste is gelukkig iets dat in de luchtvaart nodig is tegenwoordig.

Leefomgeving verdedigen

Ik ben hier om mijn recht op een gezonde leefomgeving te verdedigen. Die druk is groot, want wat zou ik graag eens lekker uitslapen op zondag, me fit voelen tijdens een werkweek en weer eens op de racefiets zitten voor een rondje Ringvaart.

Ik realiseer me plotseling dat er geen enkele aardse combinatie van woorden bestaat die de heren naast mij op andere gedachten zal brengen. “Oh, dit wist ik niet Michiel, wat afgrijselijk. Goed dat je dit hebt gedeeld, ik ga morgen een halvering van Schiphol aankondigen”.

Ik heb in deze studio niets te zoeken en zeker niets te winnen! Ondertussen ben ik blijkbaar al begonnen te praten en komen er woorden en zinnen, maar ik heb geen flauw idee waar ik naartoe wil. Ik ben niet scherp. Dit is niet hoe ik de kijker overtuig! Het was een krappe woningmarkt en we zochten al een tijdje, we kregen na elk bod nul op het rekest en ondertussen groeiden we langzaam uit ons jasje. Wanhopig want we wilden zo graag.

In Hoofddorp, waar we op dat moment woonden, stonden slechts vijf woningen in onze prijsklasse te koop. Nouja te koop. Op het moment dat ze online kwamen, waren ze eigenlijk al verkocht onder voorbehoud.

Geboren en getogen

We moesten ons zoekgebied uitbreiden en de snelheid van bieden opvoeren. Voor ons geen bezwaar, maar we wilden wel in de buurt van familie en vrienden blijven wonen. We zijn allebei in de regio geboren en ons hele leven speelt zich hier af.

Opeens kwam ons droomhuis langs, in een klein rustig dorpje, in een mooie ruime straat met spelende kinderen en leuke tuintjes. Op nog geen vijftien minuten rijden van ons oude huis. Niets wees er op dat de leefbaarheid hier tot 530 keer per dag (!) een minuut lang kan worden verpest door Schiphol.

Tijdens de bezichtiging zagen we in de verte vliegtuigen opstijgen en afbuigen richting Hoofddorp. We hoorden ze, maar we waren niet onder de indruk, dat geluid kenden we wel. De concurrentie was moordend maar ons bod werd geaccepteerd.

Tijdens de wettelijke bedenktijd waren er toch nog wat zorgen over de vliegtuigen, hemelsbreed gezien is de landingsbaan best dichtbij. Op internet zoeken we naar termen als ‘overlast Burgerveen’, maar we vinden niets zorgwekkends.

Eerlijk delen?

Diezelfde avond gaan we terug naar het huis en staan we een tijdje in de straat te luisteren. Nu komen er toch wel snel achter elkaar enkele vliegtuigen over het dorp. Ik kijk in een vliegverkeer-app en zie dat de vliegtuigen na het stijgen soms afbuigen naar ons oude huis en soms richting het nieuwe. Spreiding lijkt ons een logische en eerlijke manier om overlast zoveel mogelijk te verdelen, we gaan verhuizen!

In de studio bij Pauw probeer ik mezelf ondertussen te herpakken en vertel ik dat ik na 30 jaar in Hoofddorp te hebben gewoond wel dacht dat ik wist waar ik aan begon. Ik kende het vliegtuiggeluid en hoorde het dagelijks. Geen woord is gelogen.

In ons oude huis moesten we ‘s avonds in bed de tv wat harder zetten om de laatste vrachtluchten te overstemmen. Die herrie stopte altijd rond 22:00 uur en ik kan me niet herinneren dat het me ooit echt hinderde. Het hoorde er een beetje bij. We wisten toen echt niet waar we aan begonnen.

Land plat door corona

In de week van de sleuteloverdracht werd het hele land platgelegd door de pandemie. We

zijn ons de eerste maanden nauwelijks van enig kwaad bewust hoewel we schrikken van het aantal vrachtluchten in de avond en de nacht - vooral wat vaker en later dan we in Hoofddorp gewend waren.

Twee rare maar relatief rustige jaren gaan voorbij, met enkele tientallen vliegtuigen per dag is het prima leefbaar.

Het grootste probleem is dan nog dat we niet met de slaapkamerramen open kunnen slapen. Sommige nachten worden abrupt verstoord door één of meerdere vrachtluchten over het dorp. Dit soort zware vliegtuigen produceert met gemak meer dan 90 decibel aan geluid. Je moet dan schreeuwen om elkaar te verstaan.

Ergens in deze periode zie ik ook voor het eerst hoe mijn dochtertje, van nog geen jaar oud, onrustig draait in haar wieg terwijl een 747 laag over komt. We nemen het voor lief, we woonden eerder langs een drukke weg, je kunt niet alles hebben.

Leven opeens op zijn kop

Vlak voor de herfstvakantie van 2021 worden wereldwijd de meeste reisrestricties opgeheven en komt ons leven op zijn kop te staan. Van het ene op het andere moment vliegen er dagelijks tussen 05:00 en 24:00 uur (dus negentien uur lang) vele honderden toestellen over ons dak waarvan slechts tientallen lijken af te buigen richting Hoofddorp.

's Nachts komt elke paar uur wel iets over: groot, laag en luid. China en Singapore Airlines en allerlei maatschappijen met Cargo in de naam. Elke nacht vanaf 05:00 uur barst een polonaise van Transavia-vliegtuigen los richting Griekse eilanden en andere zombestemmingen.

Hoe dit allemaal voelt? Zet uw wekker vannacht voor de grap eens om het uur. Vanaf 05:00 zet u de wekker elke 10 minuten. Vanaf 06:00 uur elke 2 minuten. Onzin natuurlijk, u hoeft dat niet te proberen want het is krankzinnig.

Na een paar van dit soort nachten zijn we moe, geschrokken en verbaasd. We halen oordopjes, zoeken uit of de ramen wel goed sluiten en slapen met een kussen over ons hoofd in plaats van eronder. We zijn naïef geweest. Er is helemaal geen sprake van spreiding, dit dorp is opgegeven!

Soms een paar uur stil

Heel soms zijn er ook stille dagen. Noordenwind is gegarandeerde stilte, zo leren we. Dan moeten ze in een andere richting opstijgen. En ook niet iedere nacht telt zoveel vluchten, soms is het een paar uur achter elkaar stil. Echter, de dagen waarop je negentien uur lang ononderbroken vliegtuigen hoort, blijken de norm.

Op mooie zomerse dagen eten we binnen met de deur gesloten omdat we elkaar willen verstaan. Wanneer de kleine naar bed gaat, is er geen rust en wanneer het buiten eindelijk een beetje afkoelt zitten we met de deuren toe omdat we de televisie anders niet horen.

We vluchten vaak naar een huisje van familie in Drenthe. We kunnen daar even opladen, maar de vrije dagen gaan er hard doorheen. Thuis in slaap vallen is voor ons lastig, zelfs tijdens zomerse plaknachten slapen we met de ramen en deuren potdicht.

Onze werkdagen, weekends, feestdagen, ze beginnen steeds enkele minuten na 5:00 uur met een Transavia-vlucht naar Kos of Kreta.

Steek in hoofd en hart

Rustig wakker worden is er niet bij, vervelend is dat we met een schok ontwaken. Die schok voel ik ook echt, het voelt als een steek in mijn hoofd en hart tegelijk. In een fractie van een seconde schiet ik van diepe slaap naar volledige alertheid.

Het lukt bijna nooit om daarna nog in slaap te vallen. Minimaal een halfuur lang ben ik wakker en lig ik voor me uit te staren, ik merk dat ik ongewild luister of ik weer een vliegtuig hoor naderen. Ik hoor mijn vrouw ook vaak wakker worden of draaien. We willen elkaar er vooral niet mee lastig vallen en liggen zonder het van elkaar te weten samen te wachten op het volgende vliegtuig.

Als het ons eens lukt om verder te slapen, is dat vaak van korte duur. Voordat de wekker gaat, komen er minstens 40 vliegtuigen van Transavia en KLM over. Het zuigende en gierende geluid gaat dwars door alle isolatie en oordopjes heen.

We dachten te weten waar we aan begonnen maar we zaten er ver naast. Behalve de eerder genoemde problemen die ons erg overvielen, zijn we ons gaan beseffen dat het woongenot veel verder in het gedrang kan komen.

Het wordt nog erger

Toen ik las over de 'per saldo' minder-hinder-regeling, waarbij een kleine groep bewoners bijna ter dood wordt veroordeeld om een andere groep te ontlasten, besepte ik dat het nog veel erger zal worden.

De luchthaven wil groeien. Meer vliegtuigen per dag. Schiphol wil graag een tweede Kaagbaan. Die hangt niet alleen als een molensteen om de nek van Rijsenhout, wij wonen praktisch in het verlengde van deze baan.

We wonen dan opeens tussen twee vliegherrie-goten in. En waarom zouden ze een klein dorp als dat van ons niet opgeven? Elders slaakt men een zucht van verlichting en het totaal aantal gehinderden schiet omlaag. Ik zie de vetgedrukte kop in de Telegraaf al voor me. Ons horen ze toch niet. Ik heb groeistress. Het hangt boven mijn hoofd en gaat nooit meer weg.

Terug in de studio. Paniek zal ik het niet noemen, maar kalm ben ik allerminst. Ik wil mijn verhaal afmaken, maar ik heb in de tijd die ik kreeg niets nieuws of spraakmakends kunnen zeggen. Ik wil vertellen wat slaapverstoring met me doet, ik wil minimaal dat woord 'marteling' hebben genoemd.

Maar ik voel dat Pauw het gesprek met mij gaat afronden en op dat moment onderbreekt ex-piloot Baksteen me. "Sommige mensen hebben er geen last van, die kunnen er ook beter tegen hè."

Gewend aan vliegherrie

Tot op zekere hoogte heeft hij een punt, ik heb dorpsbewoners gesproken die hun hele leven in dit dorp wonen, ze zeggen eraan gewend te zijn. Ze zijn gewend dat ze tijdens de barbecue elke minuut het gesprek moeten onderbreken.

De terugkerende argumenten waarom ik me niet teveel druk moet maken, zijn stelselmatig de 'werkgelegenheid' en de 'economie'.

Hoe kunnen mensen hun eigen gezondheid zo wegcijferen voor een staatsbedrijf? Zal ik over 30 jaar ook gestopt zijn met klagen en mijn schouders ophalen?

Het ontmantelen van de economische argumenten verloopt moeizaam. Toch delen mijn dorpsgenoten met enig doorvragen vaak wel mijn zorg over de luchtkwaliteit en geven ze uiteindelijk ook wel toe dat het best wat minder mag allemaal.

Ik luister ondertussen naar de andere gasten en zie geen kans meer om iemand aan te vullen of te corrigeren. Wel jammer, want ik was al bang dat ik na mijn verhaaltje voor spek en bonen zou meedoen.

Waarom nachtvluchten?

Waarom zeg ik eigenlijk niets terwijl minister Harbers spreekt over het terugbrengen van de balans? “Meneer Harbers, waarom hebben we eigenlijk nachtvluchten nodig?”

Grote kans dat dan het argument van de tijdzones uit de kast wordt getrokken. Daar zou ik dan direct tegenin kunnen gaan. Op die paar vrachtluchten na zijn de vluchten in de randen van de nacht voor het overgrote deel van Transavia en die blijven meestal in vrijwel dezelfde tijdzone.

Dat bedrijf wil gewoon drie keer per dag op en neer kunnen naar een bestemming want anders staan de toestellen te lang aan de grond. Dit betekent dat de eerste vlucht erg vroeg weg moet en de laatste laat terugkomt.

Het verbieden van nachtvluchten betekent mogelijk het einde van het verdienmodel van Transavia, zo luidt het lobbyverhaal. “Dus, meneer Harbers, Transavia is belangrijker dan de nachtrust en gezondheid van vele burgers?” Maar ik zeg het niet, ik kijk toe en wacht op iemand anders die de minister onderbreekt. Het gebeurt niet.

Klimaatschad

Ik moet al snel weer van tafel, het tempo in de studio is moordend, niemand kan echt zijn ei kwijt. De discussies gaan regelmatig over de klimaatschade die vliegen aanricht.

Wij ervaren dan wel de hinder, de klimaatverandering is in volle gang en is iets wat eigenlijk veel meer aandacht verdient dan Michiel uit Burgerveen.

Zelf ervaren we de hinder thuis niet alleen in de vorm van geluid, vooral voor mijn vrouw is ieder opstijgend vliegtuig ook een soort middelvinger naar het klimaat geworden en daarmee ook naar de toekomst van onze dochter.

Als je badkuip dreigt te overstromen, draai je toch zo snel mogelijk de kraan dicht? Niet als het aan de luchtvaart ligt. “Geef ons wat tijd, we maken nieuwe kranen waar iets minder water uitstroomt.” Of ze (zeggen te) dromen over technieken waarmee het badwater verdampt op dezelfde snelheid als waar het mee wordt aangevuld.

Prima allemaal, innovaties zijn absoluut belangrijk maar met deze snelheid lopen we vooral achter de feiten aan. Draai de CO₂-kraan nu dicht, want er is geen tijd meer. Behalve dat de techniek nog niet is uitgekristalliseerd en al helemaal nog niet toepasbaar is in de commerciële luchtvaart, hebben we het over onvoorstelbare hoeveelheden (groene) energie die voor alle plannen nodig zijn.

Luchtkastelen van de sector

Ik vind hier allemaal wel wat van maar ik ben geen wetenschapper. Ik luister hoe bij Pauw aan tafel wordt gefantaseerd over elektrische en op waterstof draaiende vliegtuigen.

“In 2035 vliegen we misschien wel op waterstof naar Kreta”, hoor ik de meneer van het Nederlandse Lucht- en Ruimtevaartcentrum NLR beweren.

Ik vraag me af, naast dat probleempje met duurzame energie, hoeveel passagiers passen er dan in zo'n toestel? En stel dat er misschien wel tien van die nieuwe vliegtuigen nodig zijn om het aantal passagiers van één Boeing 737 te vervoeren, hoeveel geluid maakt dit dan boven ons dorp?

Vliegtuigen met propellers, zijn die eigenlijk stil? En vlieg je zonder straalmotoren niet veel lager en minder snel over huizen dan met straalvliegtuigen? Van de regen in de drup, zo is mijn gevoel. De pitch van het NLR klinkt optimistisch. Gelukkig zie ik het gezicht van criticus Ties Joosten betrekken. Ik merk dat ik al een tijdje zit te fronsen.

Het idee van Baksteen is zo gek nog niet. Wie mijn verhaal leest, kan maar één conclusie trekken. Wegwezen! Maar dat blijkt een hele drempel. Met noordenwind merken we dat we in ons droomhuis wonen, met hier en daar een vliegtuig kunnen we prima leven.

Wat gaat het worden?

We willen hier helemaal niet weg. We zijn ontzettend gehecht aan de plek, tegen alle redelijkheid in. We houden al het nieuws in de gaten, alle signalen wijzen richting krimp, niet alles kan overal toch? Alle sectoren krijgen het zwaarder, olie wordt duurder, CO2-plafonds gaan ook voor de luchtvaart gelden en het land lijkt zich steeds bozer te maken over dat rare hub-model van Schiphol.

Of komt er toch geen krimp? Schiphol bouwt vrolijk door aan een nieuwe terminal en pier en we kopen als land nog wat aandelen KLM.

Gaat er ooit iets veranderen voor omwonenden en voor het klimaat? Als het gaat gebeuren, dan is nu het moment. Maar mijn vertrouwen in de politiek is ver te zoeken, in rap tempo volgen allerlei politieke schandalen elkaar op.

Minister Harbers lijkt zich als mens te beseffen dat er meer moet gebeuren, maar zal hij genoeg afstand kunnen houden van de luchtvaartlobby die hem voedt met een ongezond vertrouwen in innovatie?

We zullen een deadline voor onszelf moeten stellen. Als er over vijf jaar geen verbetering is? Verhuizen, en tot die tijd overleven.