

Nieuwsbrief november 2023

Grotere opkomst is teken van frustratie

De vierde bewonersinformatieavond op 7 november in de kantine van De Legmeervogels was drukker dan voorgaande jaren. Zo'n 120 aanwezigen zorgden voor een bomvolle zaal. Ook was de [pers](#) aanwezig. Dat was niet voor niets. In september kwamen er op sommige dagen zo'n 500 vliegtuigen per dag laag over onze woonwijken. Onhoudbaar en onacceptabel! De Aalsmeerbaan was toen als enige start- en landingsbaan in gebruik omdat de Kaagbaan dicht was voor onderhoud.

Grote verontwaardiging in de zaal toen Mirella Visser van PUSH vertelde dat **die overlast volgend jaar zelfs 10 weken gaat duren!** Want van [19 februari tot 25 april](#) 2024 is de Kaagbaan dicht. Dat betekent dat we de hele lente binnen zullen zitten met ramen en deuren dicht! Wat kunnen we daaraan doen, was de vraag?

Onze gezondheid moet voor winstbejag gaan

De boodschap uit de zaal was duidelijk: er moet gewoon veel minder gevlogen worden van Schiphol. Het is niet nodig dat de hele wereld hier rechtstreeks naar 160 bestemmingen ter wereld kan vliegen. Het is niet nodig om de goedkoopste overstapluchthaven in Europa te zijn. Schiphol ligt in het dichtstbevolkte deel van ons land (en Europa) en daar passen geen 500.000 vluchten per jaar.



Niet verschuiven maar krimpen

De vluchten die van de Kaagbaan zouden vertrekken in de lente moeten geannuleerd worden. Niet zomaar verschoven worden naar de Aalsmeerbaan. Vluchten annuleren kost geld, maar Schiphol moet de belangen van omwonenden nu eindelijk eens boven het eeuwige winstbejag gaan stellen.



De IJzeren Driehoek Regeert

In een lezing over zijn [proefschrift](#) deelde dr. Harald Buijendijk, senior lecturer Hogeschool Breda, zijn analyse van het luchtvaartbeleid. Zo vertelde hij dat het woord “innovatie” jaar en dag door de sector wordt gebruikt om hetzelfde te blijven doen als altijd. De instanties, organisaties en bedrijven in de sector zijn ware “kameleons”: ze passen zich uiterlijk aan de omgeving aan, maar veranderen niet. Het luchtvaartbeleid wordt afgestemd in de IJzeren Driehoek, die bestaat uit Schiphol, KLM en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit leidt tot veel “Schiphollen”: beleidsmakers doen veel en vooral technocratische, ingewikkelde voorstellen, waarvan ze weten dat ze toch niet uitgevoerd (kunnen) worden of toch weer zullen veranderen.

Polderen

Hij waarschuwde dat omwonenden steeds tegen elkaar worden uitgespeeld door het eindeloze “polderen”. Zo is de nieuwe Maatschappelijke Raad Schiphol de opvolger van de Alders-tafel (door omwonenden vaak “Adders-tafel” genoemd) en de Omgevingsraad Schiphol. Er wordt veel gepraat maar waar leidt het toe? De MRS dreigt opnieuw de plannen van de IJzeren Driehoek te legitimeren.

Lichtpuntje

Toch is er verandering zichtbaar, ook bij het ministerie. De tegenkrachten vanuit de omgeving worden steeds sterker. Omwonenden organiseren zich steeds beter, vanuit hun zorgen om klimaatverandering en de aantasting van hun leefomgeving en gezondheid. Niet alleen geluidhinder maar ook de uitstoot van schadelijke stoffen staan steeds hoger op de agenda.

Beste strategie voor omwonenden?

Volgens Harald moeten omwonenden een onderwerp vinden waarop alle omwonenden zich kunnen verenigen. Alleen dan zijn ze krachtig genoeg om de plannen bij te sturen. Samenwerken in een landelijk (of zelfs internationaal) platform gericht op een gezonde leefomgeving van omwonenden van luchthavens met faciliteiten als expertise, middelen om rechtszaken te voeren, enz. Anders blijven omwonenden tegen elkaar uitgespeeld worden.



De paneldiscussie werd geleid door Steven Schotte (links aan statafel). Deelnemers (v.l.n.r.) waren Eva Akerboom (lid Tweede Kamer, Partij voor de Dieren), Harald Buijendijk (Hogeschool Breda) en Mirella Visser (PUSH).

Van alle Tweede Kamerleden gaf alleen Partij voor de Dieren gehoor aan onze uitnodiging. In de paneldiscussie na de pauze zei Eva Akerboom, die zich goed had voorbereid op het luchtvaartdossier, dat het aanbieden van een petitie aan de Tweede Kamer een hele goede manier is om aandacht te krijgen. Ook hekelde ze de onlangs afgegeven natuurvergunning aan Schiphol (voor 500.000 vluchten) omdat die haaks staat op de noodzaak om stikstof terug te brengen. Zij benadrukte dat PvdD krimp van het aantal vluchten tot maximaal 300.000 per jaar in 2030 nastreeft: “Dan ontstaat weer ruimte voor wonen en natuur!”.

Zuidoosthoek kind van de rekening!

In haar presentatie ging Mirella Visser van PUSH in op wat omwonenden de laatste tijd merken van de verschuivingen van hinder naar de Zuidoosthoek.

De hele presentatie is straks van de [PUSH website](#) te downloaden.

Toekomst: vierde aanvliegeroute over ZOH!

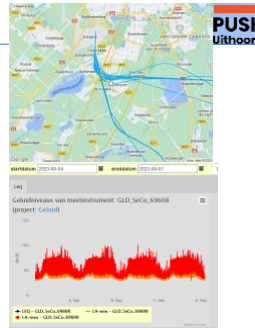


Wat wij merken:

- Er wordt meer gevlogen (500 per dag)
- Er wordt lager gevlogen
- En zuidelijker (intersectiestarts)
- Er wordt vroeger gevlogen (06:30 u)
- Er zit meer roet op tuinmeubelen
- Er gaan autoalarms af
- Er wordt 92 dB gemeten!

➤ Conclusies:

- Regels zijn aangepast
- AB steeds vaker primaire startbaan
- NB. Feb-mei 2024 GBO Kaagbaan!



Krimpbesluit "legitimeert illegale situatie ZOH"

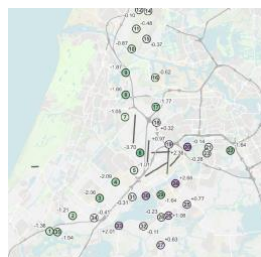
- ✓ Erkenning dat 500.000 teveel is! Maar in Luchtvaartnota staat nog steeds 800.000 als scenario!
- ✓ Geitenpaadje van experimenteerregeling gebruikt voor eerste stap krimp. Maar "per saldo" benadering leidt tot hinderverschuiving naar ZOH!
- ✓ Beloofde 440.000 al van tafel, misschien 452.500 vtb's per jaar. Maar sector naar de rechter!
- ✓ Referentiejaar 2019. Maar de toen beloofde hinderbeperking niet geleverd!
- ✓ Nog steeds geen evaluatie van het NNHS. Dus geen inzicht in noodzakelijke bescherming omgeving (zoals onze scholen) secundaire banen!
- ✓ Ook nog even nieuwe baangebruiksregels doorgevoerd. Maar zonder de omgeving erbij te betrekken!

Wat betekent dit voor ZOH?

- Stop op anticiperend (NIET) handhaven. Maar:
- Grenswaarden, die van 2015-2019 overschreden werden, zijn opgehoogd. Ook voor de nacht!
- Geen recht op huidige nadeelcompensatieregeling

➤ Hinderverschuiving naar ZOH

- NB. Systeem van grenswaarden wordt straks vervangen (nieuw LVB)



De vierde aanvliegeroute verschuift hinder naar ZOH

Op het [linkerplaatje](#) is te zien dat de donkergekleurde gebieden in het zuiden en oosten van het land (militaire luchtruim) worden verschoven naar het noorden van het land. Daar ontstaat een aangesloten groot militair oefengebied. Er zijn nu drie aanvliegeroutes naar Schiphol voor landende toestellen (pijlen), en dat worden er straks vier. De vierde lijkt in het gebied van de Ronde Venen te liggen en sluit aan op Uithoorn.

Ook al zegt het ministerie dat er niet meer vliegtuigen langs de route zullen worden geleid, wij zijn er niet gerust op. Het zou zomaar weer een staaltje "Schiphollen" kunnen zijn. Daarom is het van groot belang dat de gemeenten en bewonersorganisaties in de ZOH zich verenigen en gezamenlijk optrekken tegen de hinderverschuiving die door het ministerie, met steun van de MRS (op een enkele bewonersvertegenwoordiger na) wordt voorbereid.

Actie agenda

Aanwezigen vonden dat het tijd is voor actie want er is te lang gepraat. Er werden direct al concrete voorstellen gedaan, zoals:

- in beroep gaan tegen de natuurvergunning van Schiphol (*dat is inmiddels gedaan door o.a. gemeenten Aalsmeer, Nieuwkoop, Amsterdam*);
- alle gemeenten in de ZOH overtuigen dat ze meetposten neerzetten want meten is weten! *Binnenkort gaat gemeente Uithoorn 3 meetposten neerzetten in Uithoorn en De Kwakel*;
- bezwaar aantekenen tegen Schiphol's baanonderhoud plannen voor 2024;
- publieksacties op Schiphol om op de eerste dag van het baanonderhoud Kaagbaan (19 februari) aandacht te vragen voor de onacceptabele verschuiving van vluchten naar de ZOH;
- nog meer samenwerken met andere bewonersorganisaties;
- onderzoek naar juridische procedure bij het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit, waarin de grenswaarden voor geluid in de ZOH worden opgehoogd ten opzichte van de geldende wettelijke regeling uit 2008;
- een petitie starten en aan de Tweede Kamer aanbieden om het groot baanonderhoud 2024 anders uit te voeren door te krimpen;
- de landelijke politiek benaderen om een verbod op vliegdeclames uit te geven;
- bij de gemeenteraad Uithoorn inspreken om niet alleen brandbrieven te sturen maar ook juridische acties te overwegen. *Dat gaat PUSH doen op woensdag 15 november*.

Wil je meedoen met een van deze acties of heb je andere ideeën, meld je dan bij pushuithoorn@gmail.com. De organiserende bewonersorganisaties werken met alleen maar vrijwilligers en hun tijd is beperkt!

Afwezigheid hoofdrolspelers sprak boekdelen

Demissionair minister Harbers, interim-directeur Schiphol Ruud Sondag en directeur LVNL Michiel van Dorst schitterden door afwezigheid. Er was weinig begrip voor de “drukke agenda’s” van deze heren. In gesprek gaan met omwonenden zou prioriteit nummer 1 moeten zijn van onze eigen overheid en van semi-overheidsinstanties als Schiphol en LVNL. Dan hadden wij ze rechtstreeks kunnen vragen wat ze gaan doen aan de almaar groeiende overlast van het vliegverkeer in onze buurten.

Dat er wel medewerkers van het ministerie, Schiphol en LVNL aanwezig waren om vragen te beantwoorden werd op prijs gesteld. Zij gaven aan het fijn gevonden te hebben erbij te zijn. Mirella Visser van PUSH vroeg hen na afloop om later hun leerpunten met ons te delen. Veel vragen gingen over het baangebruik, intersectiestarts en de nadeelcompensatie-regeling.

Ruime aandacht in de pers

NH Nieuws was aanwezig met een filmploeg. Ook maakte PUSH-lid Nico Heilig opnames, die later op YouTube zullen worden gezet.

[Omwonenden hekelen Schiphol's winstbejag: 'Draait alleen om money, money, money'](#)

[Machteloosheid regeert bij gedupeerden vliegtuigoverlast Schiphol](#)

Nadeelcompensatie

Ook over de nadeelcompensatie werd gediscussieerd. Mocht je nog vragen hebben over de nadeelcompensatieregeling kijk dan [hier](#) of mail naar vragen-ncschiphol@rws.nl.