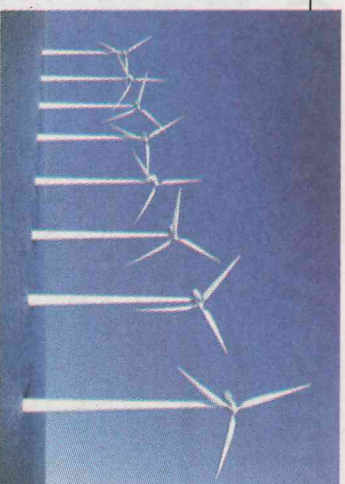


Stem en reageer op onze website

De nieuwe stelling

Toerist blijft heus niet weg

Minister Kamp van Economische Zaken wil windparken bouwen op zee binnen de 12-mijlzone. Volgens Kamp – die zijn plannen maandag in de Kamer verdedigt – is dit nodig omdat de windparken anders fors duurder worden. Hij gaat in zijn plannen uit van een minimale afstand van 10 nautische mijl (18,5 kilometer). Tegenstanders roepen dat ondernemers op het strand hierdoor de komende twintig jaar miljarden aan inkomsten verliezen. De vraag is of dit terecht is. Alsof mensen echt weg zouden blijven van het strand omdat ze in de verre windmolens zien?



Windmolens op zee.

FOTO THINKSTOCK

Regionaal **15**

Metropool

meepraten over Schiphol

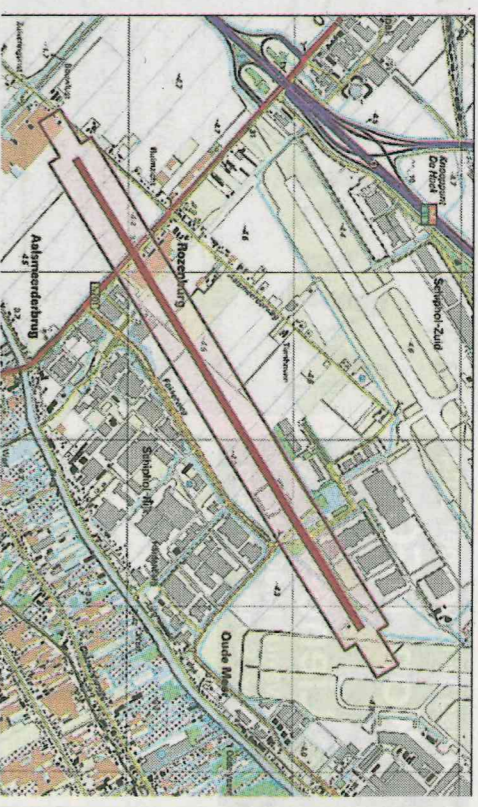
besturen, de provincies, het rijk, luchtvaartmaatschappijen, Schiphol en luchtverkeersleiding. Hans Alders is weer de voorzitter. De nieuwe omgevingsraad komt in de plaats van het overlegorgaan Cros en de Tafel van Alders.

Onderlinge verkiezingen nog nodig

Eigen belang
Binnen de clusters strijden kandidaten vaak voor hun eigen woonken, maar ook de opvattingen over de groei van de luchtvaart lopen uiteen. Juist omdat er echt wat te kiezen valt, hebben enkele bewonersgroepen zich tactisch opgesteld zodat ze meer klesmannen naar de verkiezing mogen sturen.

Zo heeft het Platform Velsen Overlast Schiphol, aparte groepen opgericht voor de Velsense kernen. In Badhoevedorp en Aalsmeer is dat tot op het wijkniveau gedaan. Badhoevedorp zet zich hiernaaf tegen Zwaneburg en Van Oijk. De uitvliegroute van de Zwaneburgbaan

is namelijk verschoven richting Badhoevedorp. Opvallend is dat in het buitengebied juist weinig groepen zich hebben gemeld. Daar zijn wel enkele grote groepen met veel leden, zoals Casstricum. Ziet ze Vlieggen met 700 leden. Met de nieuwe overleggroep moeten ook afvallige bewonersgroepen weer terug aan de overlegtafel komen. Zij verzetten zich inderijd vooral tegen het opheffen van de handhavingpunten en het invoren van een systeem waarbij volgens voorkeursbanen worden gevlogen. Dat systeem wordt nu omgezet in weggeving en is daarmee een volledige feit.



De ruimtereservering voor de tweede Kaagbaan.

Strijden tegen tweede Kaagbaan

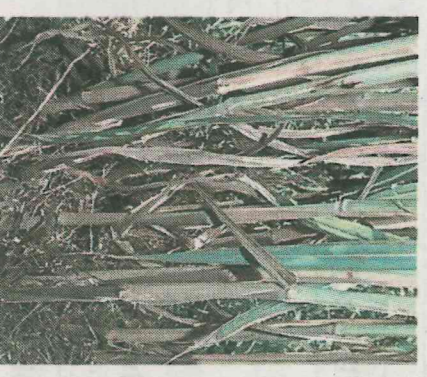
Geen tweede Kaagbaan. Dat is het belangrijkste doel voor Matt Poelmans uit Oegstgeest. Hij is kandidaat namens bewonersgroepen uit de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek. Een parallelle Kaagbaan zit in de toekomstscenario's van Schiphol, zo benadrukte de luchthaven vorig week maar weer eens tijdens een congres. In het verleden streelde de provincie Noord-Holland dat die nieuwe baan er alleen mag komen wanneer een andere baan zoals de Aalsmeerbaan wordt gesloten. Maar dorpen die onder de route van een tweede Kaagbaan liggen staan niet te juichen. „Bovendien willen we zo de groei van Schiphol beperken. Schiphol mag tot 2020 naar 50.000 vliegbewegingen. Ze zitten nu op 430.000, dus ze kunnen nog jaren voort. Zeker wanneer Lelystad en Eindhoven als overloop worden gebruikt. Maar ook na 2020 willen we dat Schiphol niet verder groeit dan die 50.000 starts en landingen”, verduidelijkt Poelmans. Om de overlast beter in de gaten te houden, zeker na routewijzigingen, wil Poelmans dat de overlast niet langer wordt berekend, maar echt gemeten. „Hier in de regio werken ze al met 25 meetpunten van Geluidsmet.”

Gooi wil nieuwe uitvliegroutes

Nieuwe uitvliegroutes naar het oosten vanaf 2016. Dat is mogelijk wanneer militaire oefengebieden in Nederland worden aangepast. Voor het Gooi betekent dat een kans op minder overlast en dus wil Geijer Wisse op het vinken-touw zitten namens de Vereniging Vlieghinder Stichtse Vecht en Wijdemeren. Het Gooi mag dan relatief ver van de luchthaven liggen, het is wel een knooppunt van vliegverkeer van en naar het oosten. „Omdat vrijwel horizontaal met lage nadringssnelheid wordt gevlogen, maken de motoren veel lawaai. Glijvluchtlandingen over de regio worden nauwelijks toegepast”, constateert Wisse. „Het liefst zien we een spreiding van toestellen over het gebied en dat ze sneller stijgen en steller dalen. En minder nachtvluchten.”

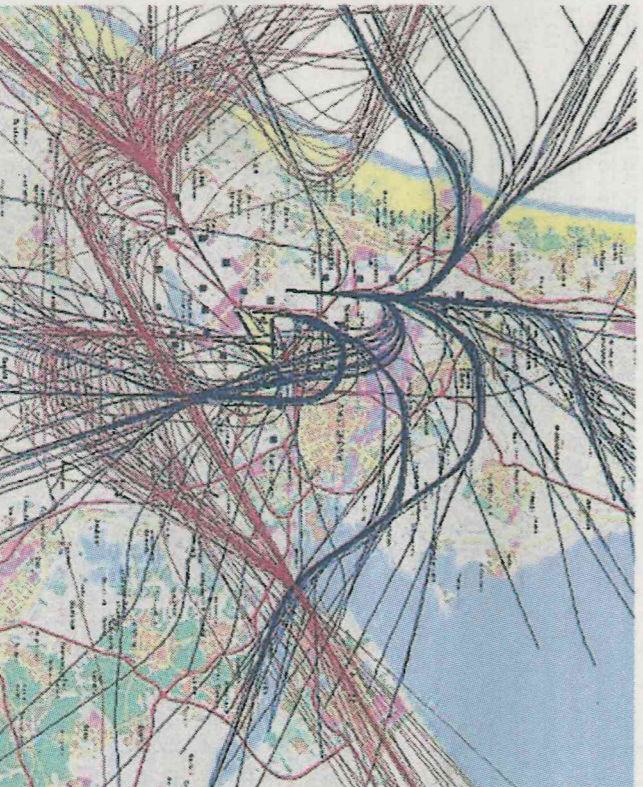
Olifantsgras tegen het grondlawaai

Tien bewonersgroepen uit Badhoevedorp hebben zich ingeschreven en Ciska Splikker is hun kandidaat. „We hebben nooit zo van ons laten horen, maar nu wel. Op de Polderbaan na, hebben we van alle banen last. Vooral van grondlawaai. We onderzoeken nu samen met een ex-student van de universiteit Wageningen in hoeverre het planten van olifantsgras die zware geluiden kan terugdringen.” Olifantsgras wordt nu vooral ingezet om ganzen te weren.



Olifantsgras. FOTO ARCHIEF

Ook de geplande woningbouw langs de A9 baart haar zorgen, omdat dan nieuwe groepen bewoners overlast krijgen.



De aan- (blauw) en uitvliegroutes (rood) zorgen voor veel overlast.



FOTO'S ARCHIEF

belangrijk is voor de economie. Daarom hebben we ook ingestemd met selectieve groei. Daarbij ligt de nadruk op KLM en partners vanwege het netwerk naar alle uithoeken van de wereld. Dat is belangrijk voor het bedrijfsleven. Vakantiecharters moeten naar Lelystad en Eindhoven, net als die maatschap-

pijen zoals Ryanair die tickets van een tiertje aanbieden. Wanneer we de schaarse goed verdeelen, kan KLM nog jarenlang vooruit.” De luchthaven Schiphol wil niet reageren op de constatering van Van Oijk, „We voeren de discussie over dit onderwerp aan de Tafel van Alders en straks de omgevings-

raad. Niet via de pers.” Maar een week geleden gaf Schiphol tijdens een congres wel een doorkijkje naar de toekomst, waarbij de luchthaven wil vasthouden aan een tweede Kaagbaan en een terminal aan de westzijde van de A4. Over geluidsoverlast werd toen niet gerept.