

## Parool kiest de kant van Schiphol. Waarom?

Met stijgende verbazing lezen wij als bewonersvereniging [Minder Hinder Gooise Meren](#) de recente, eenzijdige berichtgeving over Schiphol en KLM door Het Parool.

Waar de ene week de luchtverkeersleiding leeg mag lopen (1090 woorden) over dat het “echt wel heel moeilijk is” om vluchten te schrappen (wat tijdens de pandemie mondiaal geen probleem bleek), mag de andere week de CEO van prijsvechter Easyjet zijn beklag komen doen over “regeltjes” (1430 woorden). Weer een week later mag de voorman van Air Cargo Netherlands angstbeelden over economische schade rondbazuinen (1380 woorden)—voordat überhaupt duidelijk is wat de krimpplannen precies gaan worden—én zouden er in weer een ander stuk (560 woorden) banen verdwijnen bij krimp. Iets dat ook al lang en breed [ontkracht is](#). De CEO van KLM komt nog even aan het woord, (980 woorden) en zelfs de Canadese regering, over hoe krimp funest zou zijn (567 woorden).



Een vervuילend vliegtuig (dat niet meer gebruikt wordt)

Omwonenden, advocaten en milieuorganisaties die al jarenlang strijden voor hun gezondheid en leefbaarheid, worden genegeerd. Ze krijgen slechts zelden aandacht voor hun zaak in het Parool.

In dezelfde periode als de bovenstaande stukken, tellen we in het Parool bijvoorbeeld [één stuk](#) over omwonenden en hun strijd voor krimp en tegen overlast: 290 woorden. Zonder iemand aan het woord te laten.

Niet één keer in zo'n cruciale maand vol ingediende zienswijzen een duidend interview met—om maar eens wat voorvechters voor klimaat- en mensenrecht te noemen – Marjan Minnesma, [Johan Vollenbroek](#), [Ties Joosten](#), Donald Pols of Bénédicte Ficq. Niet één keer een interview met [Channa Samkalden](#), die met Prakken D'Oliveira een cruciale rechtszaak voert namens bewoners.

Een beschamende disbalans. Een bloemlezing aan omissies:

## **Levensverkortende herrie, vergiftigende pluimen**

Geen woord in Het Parool over de oorverdovende herrie die schrikbarend is toegenomen—wat met sneller stijgende vliegtuigen en hoger aanvliegende toestellen aanzienlijk minder zou zijn. Terwijl inmiddels nota bene is bewezen dat geluidsoverlast het leven van mensen [verkort](#); elke dB geluidstoename vergroot het risico op hart- en vaatziekten met 1%.

Ook geen woord in Parool over hoe kerosine tot veel meer levensbedreigende vervuiling leidt (tot ruim twintig kilometer van ieder van de zes landingsbanen) dan voorheen werd gedacht. Tot [in baarmoeders aan toe](#).

Zelfs als je als Amsterdammer geen probleem met vlieggeluid hebt, lijkt het ons relevant te weten dat kankerverwekkende stoffen van Schiphol tot in het lichaam van ongeboren Amsterdamse baby's terecht komt, dankzij de vele dagelijkse vluchten naar Wereldsteden van Groot Economisch Belang als Kigali of Billund.

Maar het Parool zwijgt.

## **Burgers zonder rechtsbescherming**

Geen woord over de structureel ontoereikende rechtsbescherming voor burgers, die middels de stichting RBV (Recht op Bescherming tegen Vliegtuigherrie) eerst een rechtszaak moeten voeren over de vraag of er überhaupt een rechtszaak gevoerd mag worden—en welke visie zij hebben op krimp.

Geen woord over hoe Schiphol al jarenlang zonder vergunning ruim 200,000 vervuilende *extra* vluchten per jaar uitvoert boven de hoofden van miljoenen Nederlanders. Illegale vluchten dus, zonder vergunning, en hoe dat überhaupt kán.

Zonder vergunning opereren. Dat moet je als boer eens proberen.

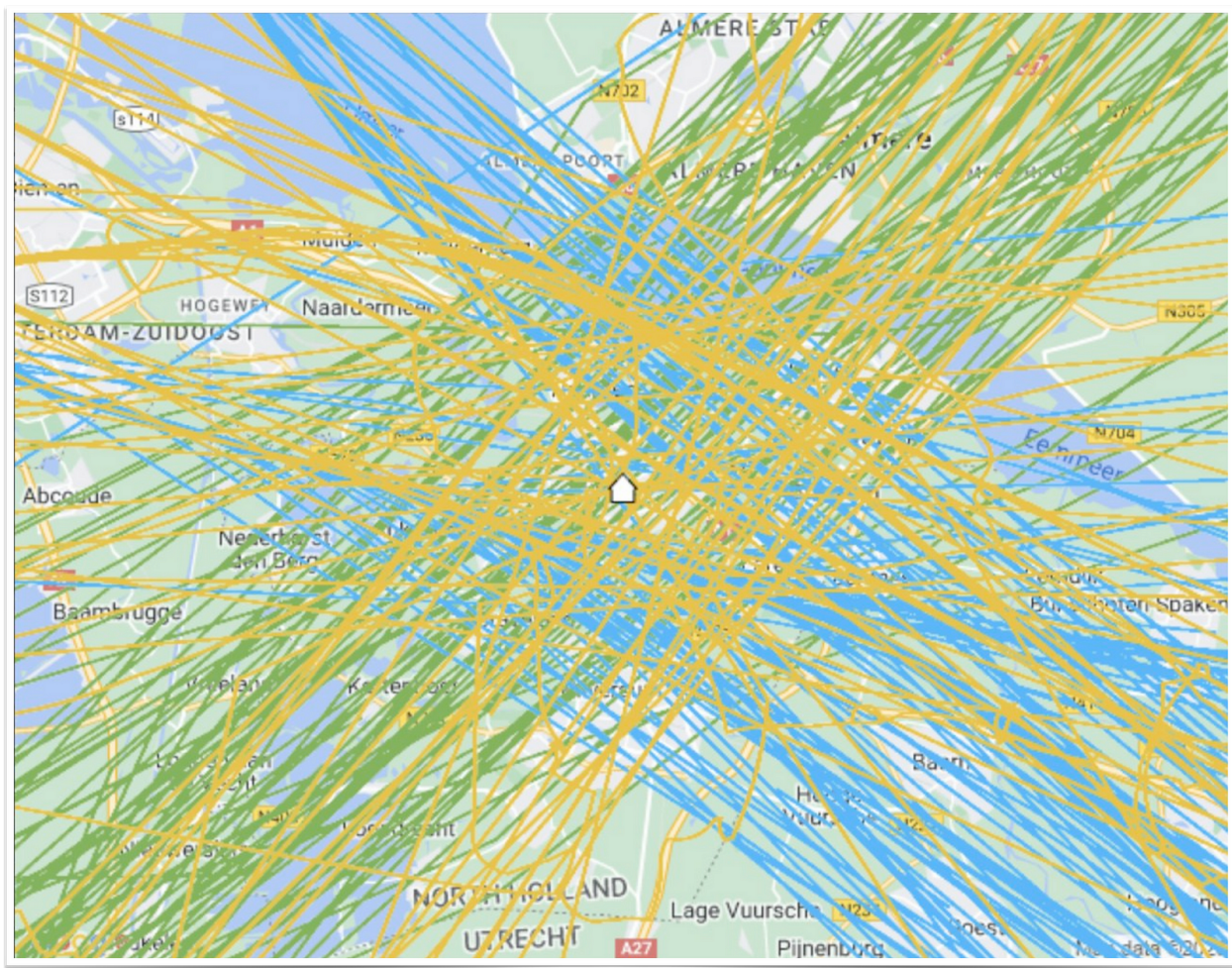
Terwijl de helft van de huidige 500,000 vluchten [geschrapt zouden kunnen worden zonder economische schade](#). (Overigens iets waar Parool wél ooit, indirect weliswaar [over schreef](#). In November 2019.)

## Gedraai over overlast

Geen woord over de gekmakende herrie die dankzij [gedateerde meetmodellen](#), [steevast groter blijkt](#) dan wordt gemodelleerd en gerapporteerd. Miljoenen mensen meer dan Schiphol rapporteert, wordt dagelijks geweld aangedaan met overlast en vervuiling waar ze letterlijk niets tegen kunnen doen.

[Ettelijke malen meer vliegherrie bovendien](#), dan de wereldgezondheidsorganisatie WHO ziet als het [maximaal aanvaardbare](#).

Hier in Naarden-Bussum hebben we bijvoorbeeld, bijna dagelijks, ruim 200 vluchten. Op vaak minder dan 2000 meter hoogte. In Muiden zelfs op 600 meter hoogte:



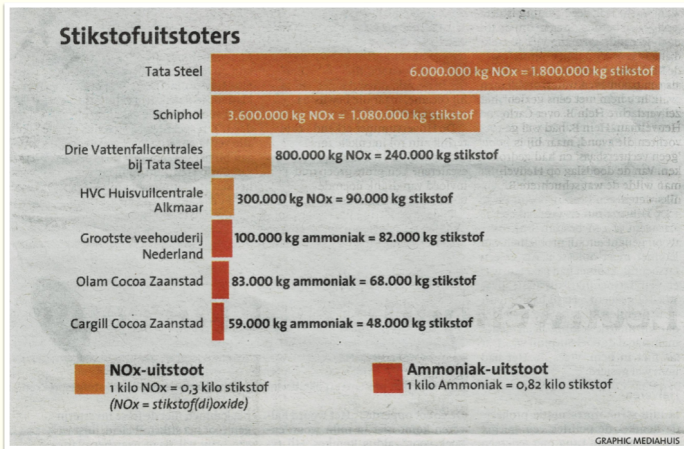
Het vliegverkeer, landend en stijgend, tussen 7am en 22pm op een willekeurige dag.

Letterlijk misselijkmakend.

## Tien tata's aan uitstoot



Geen woord, over hoe [volgens het CBS](#) de stikstofuitstoot van Schiphol het equivalent is aan tien TATA's *maar hoe 70–90% van de uitstoot niet geregistreerd hoeft te worden omdat die op 3.000 voet hoogte niet meer toe te schrijven zou zijn aan een bron:*



Hoe dat mag in Nederland: geen idee. Maar de krant van Amsterdam zal het niet onderzoeken.

Geen woord, ten slotte, over hoe in krimpplannen van de overheid met een veel scherpere blik wordt gekeken dan de journalist in kwestie optekent. De overheid analyseert het huidige bestemmingsennetwerk namelijk, en kijkt aan de hand van een GaWC score welke bestemmingen relevant zijn.

Krimp kan dus slim.

Het nut van heel veel bestemmingen is veel te beperkt om rechtstreeks vanaf Schiphol aan te hoeven vliegen. En dat geldt ook voor vrachtvervoer.

Zijn snijbloemen duurzaam van belang voor onze economie? Welnee. Kant-en-klare producten voor de export? Ook niet. Hoogwaardige onderdelen die we hier maken en exporteren—en omgekeerd—verdienen wat ons betreft wèl vervoer door de lucht.

Maar zo ontstaat, mede dankzij Het Parool, ondertussen structureel een beeld dat “de” Nederlander, of “de” economie, schade lijdt door krimp.

**Terwijl het tegenovergestelde waar is**

Terwijl het tegenovergestelde waar is. Met krimp winnen we collectief miljoenen levensjaren terug dankzij minder vervuiling en geluidsoverlast.

We winnen rust terug, ruimte om te recreëren, om te bouwen en te wonen. Ruimte om te leven.

We winnen vertrouwen terug in een overheid die na Groningen, de toeslagenaffaire, de stikstofcrisis en Tata eindelijk wél eens zou opkomen voor haar burgers.

Maar één ding lijkt zeker: over al deze zaken zullen we niet lezen in Het Parool.

Vrij en onverveerd? Dat lijkt ons niet.

Namens [Minder Hinder Gooise Meren](#), Sidney Vollmer. (928 woorden)