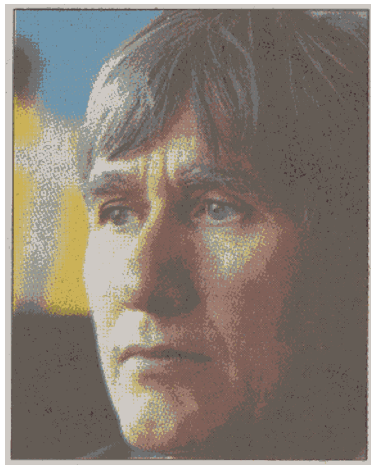


# Cerfontaine: domme fout

PAROOL 210803 b

(Van een verslaggever)

AMSTERDAM - President-directeur Gerlach Cerfontaine van Schiphol noemt het gedoe rond de rekenfout bij het gebruik van de Polderbaan dramatisch voor het imago van de luchthaven. 'Het was een domme en basale fout te wijten aan de hectiek rond de invoer,' aldus de president vanmorgen. Hij sprak vanmorgen voor het eerst over de zaak.



Cerfontaine

Cerfontaine, die ontkende dat de fout bewust was gemaakt, gaf toe dat hij enorm 'baalt' van de inmiddels zo veelbesproken rekenfout.

Als Schiphol volgend jaar niet meer vluchten mag uitvoeren op de Zwanenburgbaan, heeft dit de sastreuzen gevolgen voor de Nederlandse economie, de luchthaven

zelf en luchtvaartmaatschappij KLM, zei hij.

Hij verwacht dat het vliegveld in de loop van 2004 'vastloopt' omdat het niet alle geplande vluchten kan afhandelen. Schiphol denkt 415.000 vluchten te verwerken, maar zonder aanpassing van de geluidsnormen kunnen er slechts 340.000 tot 350.000 toestel-

len vertrekken en landen. Hierdoor zullen passagiers en luchtvaartmaatschappijen wegblijven.

KLM moet volgens de directeur opdraaien voor de rekenfout. De onderneming zou duizenden starts moeten inleveren.

• Pagina 3: Luchthaven boet niet voor rekenfout

## Wat men moet weten over de herrie rond de herrie

**Wie kan het nog volgen? Een paar, logische, vragen over Schiphol.**

*Waarop is de nieuwe commotie terug te voeren?*

In juni meldde Schiphol een 'rekenfout' te hebben gemaakt waardoor minder gevlogen kan worden dan voorzien. Sinds begin juli wordt de nieuwe vijfde baan, de Polderbaan, volop benut. In de jarenlange discussie over de aanleg is steeds gezegd dat de Polderbaan de geluidsoverlast elders sterk zal doen afnemen, met name rond de Zwanenburgbaan.

Door de 'rekenfout' komt Schiphol hierop terug. De luchthaven dacht met 18 starts of landingen per uur vanaf de Zwanenburgbaan te kunnen komen aan 395.000 vluchten in 2003. Nu blijkt dat dat alleen kan als elk uur het dubbele aantal toestellen wordt verwerkt.

*Wat vindt de politiek?*

De staatssecretaris, Melanie Schultz van Haegen, is VVD'er en staat dus pal achter Schiphol. Van haar mag de Zwanenburgbaan meer worden gebruikt.

Voor de omwonenden is dat jammer. Ze belooft ook dat de Polderbaan minder gebruikt wordt. Casticum en omstreken krijgen minder lawaai. Daarvoor moet de wet worden aangepast en dat duurt even. Schiphol zal het aantal voorziene vluchten voor 2004 (415.000) dan ook niet halen. Schultz kan problemen krijgen met de Tweede Kamer. Regeringspartij D66 steunt de oppositie en de staatssecretaris kan alleen nog rekenen op VVD, CDA en LPF. De Lijst Fortuyn is onvoorspelbaar, maar nodig voor een meerderheid.

*Maar voorlopig krijgt Schiphol weer zijn zin?*

De nieuwe Luchtvaartwet biedt Schiphol ook de ruimte om verder te groeien. De wet bevat geen grens aan het aantal starts en landingen per jaar, waarvoor

wel is gepleit door tegenstanders. Om hen tegemoet te komen is een grens gesteld aan het aantal woningen dat buitensporige hinder mag ondervinden.

*Toch is de oppositie ontevreden.*

De PvdA heeft spijt van haar steun aan de Luchtvaartwet. De partij heeft er onder meer moeite mee dat de wet alleen geluidsbeperkingen bevat voor de directe zone rond Schiphol en niet daarbuiten. Terwijl juist daar de overlast in de nacht zal toenemen. Maar Schultz zegt: Door het geluid in de zone rond Schiphol aan maxima te binden, is ook de rest van Nederland beschermd.

*Hoe nu verder?*

Schiphol lijdt hoe dan ook schade. Buitenlandse maatschappijen kunnen huiverig worden door de aanhoudende discussie. Het kan de onderhandelingen tussen Air France en de KLM over samenwerking bemoeilijken. En wie de zaak op de voet probeert te volgen zal ook in de toekomst horendol worden.