

Reportage

Reportage

Schiphol beperkt groei



Frans van den Berg
f.van.den.berg@hollandmediacombinatie.nl

Schiphol * De luchthaven Schiphol wil tot 2030 niet de volledige groeiimte benutten. Met die inzet hoopt Schipholdirecteur Dick Benschop toch een akkoord te kunnen sluiten met de bewonersgroepen. Al snel na zijn aantreden gaf Benschop in een interview in deze krant aan voorstander te zijn van gematigde groei. Gecontroleerde groei ook, waarbij per jaar slechts een beperkt aantal nieuwe vluchten mogelijk is. „Het model van 540.000 vluchten in 2023 is slechts een rekenmodel. Want 40.000 extra vluchten in drie jaar tijd is veel te snel”, stelt Benschop in een toelichting op de milieueffectrapportage (MER). Bovendien moet er straks een advies liggen over de groei tot 2030. Benschop weigert te zeggen op welk aantal vluchten in 2030 de luchtvaartsector wil uitkomen. „Dat is onderdeel van de onderhandelingen.” In de MER is eerst gekeken of bij de 500.000 vluchten tot eind 2020 het aantal ernstig gehinderden binnen de wettelijke normen blijft en zelfs nog vijf procent lager kan uitvallen. „Dat is ruim gelukt. Ook

Nog voor de milieueffectrapportage werd vrijgegeven, kwam de kritiek naar buiten. Vooral milieugroepen en bewoners zijn ontevreden. Schipholdirecteur Dick Benschop reageerde daar gisteren tijdens een persgesprek op.

na 2020 is ruimte voor groei en zelfs verrassend veel. Bij bepaalde partijen voedt dat het ongemak”, doelt de directeur op de afkeurende reacties van de bewoners- en milieugroepen.

Kritiek

Die kwamen woensdag al met een stortvloed aan kritiekpunten. Maar al die kritiekpunten waren al meegenomen door Schiphol bij het vaststellen van de concept MER. „We hebben die kritiekpunten weer door een expert laten bekijken en die oordeelde dat de gebruikte Europese rekenmethode als beste in zijn soort kan worden gezien. Voor een aantal mensen is dat een ongemakkelijke uitkomst omdat het leidt tot groeiimte. Zij blijven dan twijfel zaaien over de rekenmethode. Maar soms zijn dingen zoals ze zijn, die moet je dan accepteren.” De bescherming van bewoners bestaat uit het aantal ernstig gehinderden binnen de geluidsgrenzen. Dat mogen er wettelijk niet meer dan 166.500 zijn. Nu de grens van 500.000 vluchten nagenoeg is bereikt, blijkt dat het aantal bewoners met veel overlast maar 13.500 te zijn. Wanneer er bij voorbeeld 40.000 vluchten bijkomen, dan zijn het nog steeds ‘maar’ 120.500 gedupeerde bewoners. Wel een

groei met 7000 mensen, maar nog altijd ruim binnen de normen. Benschop geeft meteen toe dat de beleving van bewoners iets anders is dan de berekende overlast. „Vlootvernieuwing levert stillere vliegtuigen op, maar ondertussen komen er wel meer over je huis. Juist met de beleving willen we ook rekening houden. Daarom zetten we als luchtvaartsector niet in op maximale maar beperkte groei. En in de onderhandelingen kijken we ook naar het baangebruik, de nachtvluchten en dergelijke.” Het streven is dat de sector, overheiden, milieubeweging, werkgevers en bewonersgroepen onder leiding van Hans Alders voor de kerst een akkoord sluiten in de Omgevingsraad Schiphol. Of dat gaat lukken is uiterst onzeker. Sowiezo moeten luchtvaartminister Cora van Nieuwenhuizen en daarna de Tweede Kamer nog een eindoordeel vellen over de groeimogelijkheden tot 2030. Daarin wordt dan ook het verplaatsen van vluchten naar Lelystad meegenomen. De definitieve versie van de MER moet in het voorjaar klaar zijn. Daarna worden de afspraken wettelijk verankerd.

Vierde baan

Dat maximale groei onhaalbaar is,

heeft niet alleen met het beleid van de nieuwe directeur te maken en de groeiende maatschappelijke weerstand, maar vooral met de beperkingen op de grond. Dan gaat het bovenal over het gebruik van de zogeheten vierde baan. Dat is het echte pijnpunt. Schiphol mag nu slechts beperkt vier banen tegelijkertijd inzetten voor starts en landingen. Dat geldt niet alleen in de piekuren, maar ook bij het wisselen van banen en het opvangen van vluchtverstoringen. Maximaal tachtig vliegtuigen mogen per dag van die vierde baan gebruik maken. Dat is zo afgesproken omdat juist deze banen veel overlast veroorzaken in woongebieden als Aalsmeer, Zwanenburg en Amstelveen. Uit de MER blijkt dat extra vluchten alleen mogelijk zijn wanneer vaker vier banen worden ingezet. Dan worden de regels op 181 dagen van het jaar overschreden. „Daar zit het ongemak voor de luchtvaartsector. Dit knelpunt moeten we aan de onderhandelingstafel zien op te lossen. Daarnaast wordt gekeken of de piekuurcapaciteit omhoog kan”, ziet Benschop als een van de oplossingen. Op termijn biedt een herindeling van het Nederlandse luchtruim ook soelaas, omdat dan andere routes worden gevolgen.

Vierde baan is grootste knelpunt voor groei

Koude douche voor Schiphol

Kans op akkoord over groei lijkt nihil

Jarenlang is groei het enige waar in de luchtvaart naar wordt gekeken. KLM voegt de ene na de andere route toe en Schiphol groeit mee. Later schoven prijsvechters als Easyjet ook aan. In de discussie over Schiphol draait het al jaren om de geluidsoverlast. Niet voor niets is de Polderbaan aangelegd, zodat nabij gelegen dorpen als Zwanenburg worden ontzien. In 2008 werd bedacht dat Eindhoven en Lelystad ook wel een deel van de groei kunnen opvangen. Eindhoven deed dat, maar Lelystad wacht nog op het groene licht uit Den Haag. In de tussentijd is Schiphol razendsnel gevolgen tot de grens van 500.000 vluchten. De nieuwe directeur van Schiphol, Dick Benschop, heeft ingezien dat steeds meer bewoners de toegenomen

overlast zat zijn. Hij liet al snel na zijn aantreden een nieuw geluid horen: alleen beperkte groei. Per jaar vaststellen hoeveel extra vluchten mogelijk zijn. Hij trok ook de dorpen in. Sprak met bestuurders en bewoners. Probeerde ze achter zijn beperkte groeiplan te krijgen.

Trappelen

Dat is helaas voor hem tot nu toe nog niet gelukt. Naar eigen zeggen is hij er wel in geslaagd om de luchtvaartsector aan zijn zijde te krijgen. Dat is op zich al opvallend omdat de maatschappijen na een groeistop tot eind 2020 straks staan te trappelen om de productie fors op te voeren. Zij eisen die extra vluchten omdat ze fors investeren in stillere vliegtuigen. Zij voelen zich bovendien gesteund door de doorrekeningen die

laten zien dat wanneer er nog eens 40.000 vluchten bijkomen, nog steeds minder bewoners ernstig gehinderd zijn dan wettelijk is toegestaan. Het is nu de komende maand aan Hans Alders om te proberen aan de onderhandelingstafel tot een compromis te komen. Een polderakkoord zoals hij ook in 2008 sloot. Het gaat nu om een afspraak tot 2030. Ondanks de uitgestoken hand van Benschop lijkt dit te gaan mislukken. De milieubeweging wil sowieso geen extra vluchten en wil vanwege de klimaatopdracht eerder een vermindering. Bewonersgroepen zijn onderling verdeeld. Een enkeling wil wel extra vluchten toestaan om zo het enorme netwerk van verbindingen vanaf Schiphol op peil te houden en even-

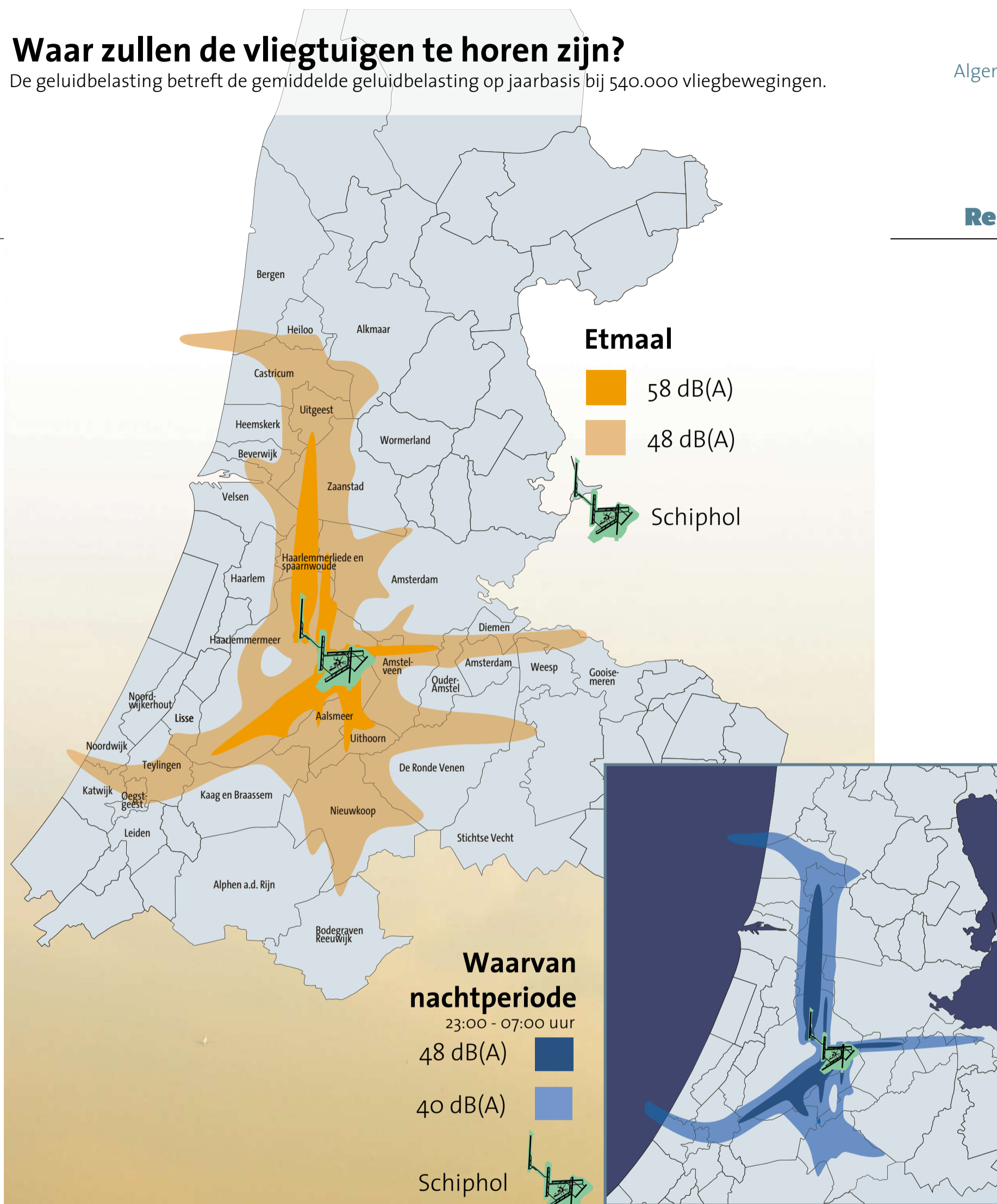
Analyse

tueel zelfs uit te breiden. Dat is goed voor de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat van de Randstad. Maar bewoners uit nu al zwaar gedupeerde plaatsen als Aalsmeer en Amstelveen zien nog meer toestellen over hun woningen niet zitten. Zonder een akkoord, zal uiteindelijk de Tweede Kamer de knoop moeten doorhakken. In het regeerakkoord was al opgenomen dat Schiphol verder mag groeien. Ook partijen als de PVV willen dat. Alleen dat gegeven al is een stok achter de deur om er voor de kerst toch uit te komen.

Frans van den Berg

Waar zullen de vliegtuigen te horen zijn?

De geluidbelasting betreft de gemiddelde geluidbelasting op jaarbasis bij 540.000 vliegbewegingen.



Bron: MER Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol, november 2018
Graphic: Mieke van Zuijlen

