

Onduidelijkheden over groei Schiphol blijven bestaan

Schiphol groeit snel naar de grens toe van het in het Aldersakkoord afgesproken aantal vliegbewegingen: 500.000. Het maximum aantal nachtvluchten, 29.000 per jaar, wordt al enige tijd overschreden met 3.000.

De eerste onduidelijkheid betreft de hoeveelheid hinder die nu door Schiphol wordt voortgebracht. Schiphol moet een Milieu Effect Rapportage (MER) maken om het nieuw normenstelsel officieel door de Tweede Kamer aanvaard te krijgen. De Staatsecretaris heeft verzocht dat de berekeningen van de hinder over gedaan moet worden met een methode die algemeen gangbaar is in Europa. Uit die berekeningen komt hoeveel hinder er beperkt is in de loop van de jaren. Maar dat roept ook weer vragen op. Tel je de woningen die in gehinderd gebied zijn gebouwd mee? Je zou zeggen van wel want de mensen in die woningen zijn ook gehinderd. Echter de luchtvaartsector rekent alleen de woningen mee die er in 2005 stonden. Een belangrijk vraagstuk is of Schiphol de volledige verbetering mag meetellen om groei te realiseren. Voor na 2020 is afgesproken dat dat voor de helft mag. Wij als bewonersvertegenwoordigers vinden dat dat ook geldt voor de periode tot 2020, maar Schiphol claimt de koek in zijn geheel.

Om de groei beperkt te houden was een kern van de Alders afspraken dat Schiphol vooral zou dienen voor de hub functie. Dat houdt in dat Schiphol een spil zou moeten zijn in het internationale luchtverkeer met een grote overstaprol (transfers). Het blijkt echter dat men onvoldoende selectief is geweest en ook allerlei niet aan de hub functie gebonden vluchten en vliegmaatschappijen heeft geaccepteerd, waardoor de ruimte voor de hoofdtak te klein is geworden. Hoe men dat wil opvangen is niet duidelijk. Voor een deel zou de oplossing de luchthaven van Lelystad moeten zijn. Zijn maatschappijen bereid hun vluchten daar naar toe te plaatsen? Is Lelystad er op tijd klaar voor?

Ook voor de nachtvluchten geldt dat men veel te gemakkelijk ruimte heeft weggegeven aan vluchten die niet van belang zijn voor de hub functie. Hoe ze dat gaan corrigeren is nog volstrekt onduidelijk. Ondertussen zoeken we als bewonersvertegenwoordigers hoe we kunnen afdwingen dat aan de afspraken wordt gehouden. Daar hoort een eventuele gang naar de rechter bij.

Mogelijk krijgt Nederland een klimaatwet. Nu is de luchtvaartsector een van de weinige sectoren die niet onderworpen is aan regels ten aanzien van CO2 uitstoot, terwijl het wel een grote is. Behoudt de sector die bijzondere positie? Wat wordt het plaatje als ze gewoon mee moeten gaan doen?

Voor ons als bewoners van het gebied van de Polderman is dit allemaal belangrijk om goed in de gaten gehouden. De Polderbaan is immers de baan die het meest gebruikt wordt.

Gerard Jägers

Clustervertegenwoordiger namens de bewoners van het buitengebied van de Polderbaan in de Omgevingsraad Schiphol