

Bewonersgroepen voelen zich overvallen

Plan Schiphol voor twee extra startbanen



Frans van den Berg
frans.van.den.berg@mediahuis.nl

Schiphol ■ Maar liefst twee nieuwe start- en landingsbanen zijn er voor Schiphol nodig wanneer de luchtvaart de komende dertig jaar alle ruimte zou krijgen. Behalve een parallelle Kaagbaan is dan ook een parallelle Polderbaan nodig.

Het is niet zomaar een wild plan, maar een uitgewerkt voorstel van de luchthaven. In de klankbordgroep die deze week de concept Luchtvaartnota besprak, presenteerde Schiphol het voorstel om met een aangepast banenstelsel tot 2050 toch verder te kunnen groeien en de meest dichtbevolkte woonwijken vlakbij de luchthaven te ontzien. In de Luchtvaartnota moet de Tweede Kamer volgend jaar knopen doorhakken over de ontwikkeling van de luchtvaart tot 2050.

Het plan voor een tweede Kaagbaan, parallel aan de huidige, bestaat al jaren en de grond is er voor gereserveerd. „Als Schiphol echt wil groeien, hebben ze die baan nodig, in combinatie met een herziening van het luchtruim. Maar ook het plan voor een parallelle Polderbaan is weer afgestoft en als serieus plan gepresenteerd, samen met een verlenging van de Oostbaan”, bevestigt Matt Poelmans, die namens de bewonersdelegatie uit de Omgevingsraad Schiphol deelnam aan het overleg over de Luchtvaartnota.

Bewonersdelegaties uit Aalsmeer en Rijsenhout voelen zich overvallen door dit scenario van twee nieuwe startbanen. De Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan zou Schiphol niet willen slopen, maar laten liggen om in te zetten bij zware westers storm. Uiteraard zou ook de Zwanenburgbaan dan minder worden ingezet. Dicht bij gelegen plaatsen als Zwanenburg, Aalsmeer en Amstelveen hebben dan aanzienlijk minder overlast en er zou ruimte komen voor woningbouw.

Hinderverplaatsing

„Dit soort rekensommetjes zijn misleidend. Er zijn inderdaad plaatsen waar bewoners minder overlast krijgen, maar daar staat tegenover dat de Leidse regio en Rijsenhout extra



In het rood de extra parallelle startbanen.

overlast krijgen van een tweede Kaagbaan en andere gebieden overlast van een tweede Polderbaan. Bovendien wordt in dat scenario uitgegaan van een groei van het aantal vluchten van 500.000 richting 800.000 in 2050, terwijl wij inzetten op geen groei en liever krimp. Dit is echt een dwaas plan”, oordeelt Poelmans. „Dit is geen hindervermindering maar hinderverplaatsing.”

In de eerder uitgelekte plannen voor de Luchtvaartnota, die de minister in het eerste kwartaal naar de Tweede Kamer wil sturen, zijn nog

drie toekomstscenario's opgenomen. Het eerste borduurt verder op het huidige gebruik van Schiphol en groei naar 717.000 vluchten. Een andere optie is om met de klimaatopgave en de geluidshinder ernstig rekening te houden. Groei kan alleen verdiend worden en tussen 23 en 6 uur wordt niet gevlogen. Een derde optie is zoveel mogelijk groei te verplaatsen naar regionale vliegvelden.

De optie waarbij twee extra startbanen nodig zijn, is die van maximale groei. Het is zeer twijfelachtig of daar wel een politieke meerder-

heid voor te vinden is. Bovendien vergen nieuwe banen een investering van vele miljarden.

Schiphol benadrukt dat het nog geen concrete plannen zijn, maar een verkennend onderzoek naar mogelijke scenario's. „We doen allerlei onderzoeken in het kader van hinderreductie, innovatie, locatie en capaciteit. Zo is ook gekeken naar de effecten ten aanzien van geluid, bij aanpassing van het banenstelsel. Daarbij is ook gekeken naar mogelijke hinderreductie bij een parallelle Kaagbaan en/of Polderbaan.”

ILLUSTRATIE MEDIAHUIS/EDUARD LEMMERS