

Vrees voor woningen Schiphol



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

Schiphol * Niet alleen het gebruik van de vierde baan op Schiphol is een hoofdpijndossier, ook de woningbouw is dat. Juist in de Amsterdamse regio is veel behoefte aan nieuwe woningen.

De luchtvaartsector wil dat beperken uit vrees voor nieuwe klagende bewoners. Gemeenten willen kleine projecten toch doorzetten. Het rijk moet nu de knoop doorhakken.

„We wachten al een half jaar op een besluit, maar Den Haag komt er blijkbaar ook niet uit”, constateert gedeputeerde Tjeerd Talsma. Dat terwijl staatssecretaris Wilma Mansveld had toegezegd voor de feestdagen een besluit te nemen. Zij hield toen al een slag om de arm.

Een besluit is op korte termijn nodig, want volgens CDA-kamerlid Martijn van Helvert overwegen ontwikkelaars zich al terug te trekken. „De regio maakt zich daar zorgen over, want daarmee staan ook de ontwikkelingen in het gebied stil. Die zijn juist hard nodig om de kwaliteit en de leefbaarheid in het gebied op peil te houden.”

Het draait om kleine woningbouwplannen in het verlengde van de start- en landingsbanen. In principe mogen in dergelijke gebieden geen woningen komen. Maar gemeenten willen uitzondering voor plannen waarbij leegstaande bedrijfspanden of braakliggende terreinen worden

benut voor nieuwe huizen. Dat is goed voor de leefbaarheid.

De schattingen over het aantal woningen dat daar kan komen lopen uiteen van 2500 tot 4000. Een enkel project vindt de luchtvaartsector geen probleem, maar grootschalige woningbouw wel. Omdat partijen niet nader tot elkaar komen, moet de staatssecretaris of de minister de knoop doorhakken. Al eerder wisten KLM en Schiphol bij de Raad van State een plan voor de bouw van 700 woningen bij Badhoevedorp te blokkeren.

Ultrafijnstof

Wonen rond de luchthaven kan niet alleen veel herrie geven, maar ook de gezondheid bedreigen. Dat bleek onlangs uit onderzoeken naar de verspreiding van ultrafijnstof van Schiphol tot in woonwijken. Daarom komen nu rond de luchthaven Schiphol extra metingen naar de concentraties ultrafijnstof die vliegtuigen uitstoten. Ook brengt het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in kaart wat er wereldwijd bekend is over mogelijke gezondheidsrisico's, zegt staatssecretaris Mansveld toe.

Meer meetpunten ultrafijnstof rond luchthaven



Schiphol rekt op twee procent groei per jaar. De grens van 510.000 wordt dan in 2021 bereikt. Een deel moet naar Lelystad.

PETER VAN DEN ELSHOUT / HMC

Luchthaven opeens toch inzet van komende verkiezingen

Frans van den Berg

Schiphol loopt met zes start- en landingsbanen toch vast. Hoe kan dat? In tegenstelling tot bij voorbeeld Londen vliegvelden weet KLM en daarmee Schiphol het enorme netwerk aan lijndiensten alleen maar overeind te houden door passagiers uit omringende landen op te pikken en op Schiphol te laten overstappen. Daardoor

Maar waarom dan vier banen tegelijkertijd inzetten?

Startpieken en landingspieken wisselen elkaar overdag een aantal keren af. In de praktijk kunnen deze pieken elkaar overlappen. Op die momenten mogen gedurende korte tijd gelijktijdig twee start- en twee landingsbanen worden ingezet om het verkeer af te handelen. Dit kan ook bij verstoringen in de dienstregeling, om ervoor te zor-

name KLM wil het netwerk uitbreiden. Die extra vluchten komen dan bovenop de huidige piek, terwijl met name in de ochtend al de limiet is bereikt in de zomer. Met het opvoeren van het aantal starts- en landingen per baan werd eerst gedacht dit probleem op te lossen, maar dat kan technisch nog niet. Daarom moet de limiet worden opgehoogd naar tachtig. Dit om te voorkomen dat er enorme

KLM-topman Pieter Elbers niet zomaar tien worden. Toestellen hebben strakke vliegschema's en passagiers moeten snel kunnen overstappen. KLM zou wel graag de vakantiecharters uit de piekuren willen halen, maar die kan je niet zomaar wegsturen. Schiphol zou die moeten verleiden naar andere uren of het nieuwe vliegveld Lelystad dat juist voor dergelijke vakantievluchten wordt aangelegd.

banen. Dan zitten bewoners bijna de hele dag in de herrie. Daarom willen ze als compensatie dat de groei limiet van 510.000 vluchten wordt verlengd van 2020 naar 2025. Dat is slechts vijf jaar en gezien de geringe groei van het vliegverkeer de laatste jaren moet dat volgens gedeputeerde Tjeerd Talsma geen probleem zijn. Lelystad kan ook nog 45.000 vluchten opvangen en Schiphol moet nieu-

die taken worden op 29 januari overgenomen door de nieuwe omgevingsraad met deels nieuwe bewoners aan de tafel. Daarom was het streven dat de oude onderhandelaars dit probleem nog zouden oplossen. De inzet van de vierde baan is een onderdeel van het nieuwe normen- en handhavingssysteem dat dit jaar in wetgeving wordt omgezet. Als dat eenmaal een feit is, kunnen betrokkenen bij over-

willen onderscheiden. Het aloude debat economie versus milieu is hiermee een campagneonderwerp geworden. De luchtvaart is immers goed voor 290.000 directe en indirecte banen en draagt 26 miljard euro bij aan de economie.

Wat wil de Tweede Kamer? Tot nu toe steunde een meerderheid de afspraken die aan de Alderstafel zijn gemaakt. Maar een