

Schiphol

Een groots en historisch akkoord, goed voor de luchtvaartsector en voor de omwonenden van Schiphol. Er wordt nog net niet gezegd dat verdere groei van de luchtvaart in Nederland goed voor het milieu is, maar meer overlast komt er zeker niet. Aan superlatieven geen gebrek woensdag bij de presentatie van de groeiplannen voor Schiphol door voorzitter Hans Alders.

De geschiedenis herhaalt zich voor de zoveelste keer. De luchtvaartlobby slaagt er weer in om de grenzen van Schiphol verder op te rekken. Eerst was er in de jaren '70 het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen dat voorzag in het draaien van de vierde baan. De toenmalige minister van verkeer, Neelie Smit-Kroes, trok dat plan in en Schiphol groeide ondertussen vrolijk verder.

Vervolgens werd de luchthaven in de jaren '80 door de rijksoverheid aangewezen als mainport. Er werd een groeiplan opgesteld dat voorzag in een verdubbeling van het aantal vliegbewegingen en verbetering van het milieu rond Schiphol. De aan te leggen vijfde baan kreeg zelfs de naam 'milieubaan'. De omwonenden van Schiphol weten intussen wel beter.

Groei van luchtverkeer en vermindering van overlast gaan niet samen. Met de ingebruikname van de vijfde baan is de overlast uitgebreid en gespreid over een groter gebied. Vraag het maar aan de Noord-Hollanders boven het Noordzeekanaal.

Nu valt de keuze opnieuw op spreiding van de geluidsoverlast, door 70.000 vliegbewegingen te verplaatsen naar Eindhoven en Lelystad. Ook Schiphol zelf mag met dat aantal vliegbewegingen groeien. Dat leidt onvermijdelijk tot een verdere belasting van het milieu in de regio. De overheid moet gewoon toegeven dat het economisch belang zo groot is dat zij die overlast aanvaardbaar vindt. Want in sprookjes geloven de omwonenden van Schiphol al lang niet meer.

WIM BANK