



**Universiteit
Leiden**
The Netherlands

De uitbreiding van luchthaven Schiphol

Nie, W. de; Mulder, N.F.

Citation

Nie, W. de, & Mulder, N. F. (2011). De uitbreiding van luchthaven Schiphol. *Bestuurskundige Berichten*, 26(2), 18-19. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3212001>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 license](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3212001>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

De uitbreiding van luchthaven Schiphol

Recentelijk is er veel discussie over een beoogde uitbreiding van luchthaven Schiphol. De debatten tussen voor- en tegenstanders van deze plannen lopen soms hoog op. Bestuurskundige Berichten laat beide partijen aan het woord om te vertellen wat hun visie is op de uitbreiding van Nederland's belangrijkste luchthaven

De voorstander: Wouter de Nij, Algemeen Bestuurslid Politiek van de Jongerenorganisatie voor Vrijheid en Democratie (JOVD).

Amsterdam airport en Rotterdam seaport zijn twee belangrijke spelers in onze economie waar de logistiek veel baat bij heeft. Maar er dreigen problemen aan de horizon.

Nederland is een handelsland, dat begreep men in Gouden Eeuw maar al te goed. Schepen vol specerijen en andere producten voeren af en aan naar alle uithoeken van de wereld. Het legde ons geen windeieren. Nederland kende in die periode niet alleen een tot dan toe ongekende welvaart. Ook onze politieke positie in de wereld was door onze handelsgeest lange tijd onomstreden.

Inmiddels heeft ons land zich ontwikkeld tot één van de best lopende economiën in de wereld. Deze positie kwam niet uit het niets. Daarvoor hebben wij een uitgebreid geheel aan logistieke verbindingen aangelegd. Dat wil zeggen, wegen, kanalen en bedrijven. Dit lichaam houdt zichzelf echter niet draaiende. Een infrastructuur zonder boten, vrachtwagens en schepen is immers als een lichaam zonder hart. Het zou kunnen werken, maar dat doet het niet. Het kloppende hart van onze infrastructuur is op dit moment de haven in Rotterdam en de luchthaven Schiphol. Economische voorspoed komt in Nederland immers niet uit de lucht vallen, maar landt (onder andere) op Schiphol.

Er loomt echter een gevaar aan de horizon. De Europese landen hadden lange tijd samen met Amerika de absolute voortrekkersrol in de wereldeconomie. De afgelopen tien jaar hebben zich echter een aantal andere gegadigden op de globale markt gemeld. China, India en Brazilië hebben de smaak te pakken en groeien dan ook als kool. Op onze eigen bodem zijn we ondertussen maar al te gewend geraakt aan onze welvaart. We zijn economische voorspoed gaan zien als een vanzelfsprekendheid, onze handelsgeest heeft plaatsgemaakt voor een ontspannen consumentengemak. We staan dan ook voor een prangende keuze. Ofwel we zetten alle zeilen bij en investeren in de toekomst, ofwel we gaan akkoord met een stagnerende economische positie en nemen een lage politieke positie op

het wereldtoneel op de koop toe. De luchthaven Schiphol heeft kortgeleden aangegeven zich zorgen te maken over haar concurrentiepositie ten opzichte van andere Europese luchthavens. Ze is bang om op achterstand komen indien zij zich niet kunnen uitbreiden. Tegenstanders wijzen op toenemende geluidsoverlast die een uitbreiding met zich mee zou brengen. Niemand betwist dat er geluidsoverlast is. De vraag is echter of dat een goede reden is om de uitbreiding tegen te houden. De inwoners van Amsterdam zullen tijdens de Gouden Eeuw ook niet blij zijn geweest met het rauwe scheepsvolk dat van de handelsschepen kwam. De voordelen van de scheepshandel waren echter evident. Nederland floreerde als nooit tevoren.

Dat de uitbreiding van Schiphol enige milieu schade met zich meebrengt is onoverkomenlijk. Natuurlijk moet er bij uitbreiding worden gezocht naar de meest milieuvriendelijke manier. Op dit moment stelt de luchthaven echter direct ongeveer 60.000 mensen te werk. Daarbij steunen er honderden bedrijven indirect op haar aanwezigheid. Samen met de haven in Rotterdam speelt zij een grote rol in de Nederlandse economie. Dit hart klopt echter niet vanzelf. Zonder innovatie en groei mogelijkheden is Schiphol ten dode opgeschreven. Indien we Schiphol niet fit weten te houden, dreigt er een hartinfarct. De uitbreidingen zijn dus van noodzakelijk belang. Niet alleen voor Schiphol, maar voor ons allemaal.



De tegenstander: Nicole F. Mulder, raadslid van de GroenLinks-fractie in de gemeente Haarlemmermeer.

Begin februari 2011 is in de Tweede Kamer de *Luchtvaartvisie* van het huidige kabinet besproken. Met als titel 'Een concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie' wordt in deze visienota de deur wagenwijd opengezet voor flinke groei van de luchtvaart in Nederland. Het debat draaide zoals verwacht uit op de gebruikelijke rituele dans tussen voorstanders van onbeperkte groei, die veronderstellen dat elk vliegtuig dat niet opstijgt het faillissement van de BV Nederland betekent en partijen die wijzen op de keerzijde van de medaille: de aantasting van leefomgeving en milieu.

Als inwoner van de gemeente Haarlemmermeer, heb ik net als andere omwonenden – en dan bedoel ik daarmee tot ver in de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland – in de praktijk veel te maken met alle aspecten van onze nationale luchthaven, de lusten én de lasten. Daarbij moet ik vanuit de dagelijkse praktijk van mijn werk voor de gemeenteraad namens GroenLinks regelmatig een afweging maken tussen de voordelen en de nadelen van het luchtvaartverkeer. Heel wat mensen uit de regio werken in de dienstverlening op of rondom Schiphol. De luchtvaartbranche is dus een belangrijke werkgever voor de regio, maar vormt ook sinds de recessie een groot economisch risico. Door het kabinet wordt constant ingezet op een groeiscenario voor de luchtvaart, maar het beoogde aantal jaarlijkse vluchten van 510.000 wordt inmiddels al lang niet meer gehaald. Toch wordt letterlijk alles uit de kast getrokken om ons te doen geloven dat we in 2020 op zelfs 580.000 vluchten kunnen rekenen, terwijl de tweede grote ontslagronde op Schiphol al is aangekondigd. En ondanks de terugval wordt een groot deel van het gemeentelijke grondgebied van de Haarlemmermeer door rijk en provincie alvast voor uitbreiding van de luchthaven gereserveerd. In de gebiedsvisies tot 2040 wordt stevig vooruitgelopen op een Tweede Kaagbaan en een Tweede Passagiersterminal om de Metropool Amsterdam in de toekomst de grootste Europese luchthaven te laten zijn.

Het vlieggeluid en de CO₂-uitstoot zorgen nu echter al voor een enorme overlast en aantasting van woongenot, gezondheid, leefomgeving,



klimaat en milieu. En zelfs de veiligheid lijkt in het geding te komen. Vanmiddag nog rende mijn halve buurt de straat op omdat een vliegtuig zo laag over kwam dat we de wielen van het landingsgestel konden tellen en we even dachten dat het in de recreatieplas verderop een noodlanding moest maken. En toch wil men ook nog binnen de zones waar nu sprake is van vliegtuigoverlast, ruimte vrijhouden voor toekomstige (uiteeraard economisch rendabele) woningen, in de hoop dat die toekomst stillere en schonere vliegtuigen zal bieden en –wie weet – de milieunormen ook nog wel wat opgerekt kunnen worden.

Schiphol voert momenteel een experiment uit om nieuwe geluidsregels op te stellen, die in de plaats komen van het huidige systeem met meet- en handhavingpunten. De luchthaven maakt daarvoor gebruik van een eigen systeem om de geluidsoverlast van vliegtuigen te bepalen. Met als doel minimaal 510.000 vluchten op jaarbasis te kunnen realiseren binnen de huidige geluidsnormen. De GroenLinks fracties in de regio zetten hier grote vraagtekens bij. Schiphol heeft het nieuwe systeem namelijk voor zichzelf bedacht. Met zo'n berekening kan Schiphol natuurlijk alle kanten op, maar wij zeggen: meten is weten!

Het belang van Schiphol voor de regio stellen wij niet ter discussie. Ook wij hebben oog voor de banen. Maar daarnaast vragen we aandacht voor de gezondheid en het welzijn van de inwoners van Noord-Holland. Want tot nu toe blijkt nog te vaak: Schiphol's belang is niet altijd in ons belang! ■