

———— Hoeveel extra vliegtuigen kun je nog kwijt in het Nederlandse luchtruim? Het overvolle Schiphol zoekt verdere groei in Lelystad en Eindhoven. Omliggende ‘lastgemeenten’ vrezen de gevolgen. ‘Ik heb het idee dat de overheid tijd aan het reserveren is om zo laat mogelijk met een voorstel te komen.’

UITSTOOT FIJNSTOF GROOTSTE PROBLEEM

DE HEMEL RAAKT OVERVOL



BINNENLANDS BESTUUR - WEEK 35 | 2018

‘This is your captain speaking.’ Dit zinnetje wordt steeds vaker uitgesproken en meer gehoord. In 2017 vlogen 76,2 miljoen passagiers via een Nederlandse luchthaven, 37 procent meer dan vijf jaar eerder. Van die miljoenenstroom vloog 90 procent via Schiphol, 7,5 procent via Eindhoven Airport, en de rest via Rotterdam, Maastricht en Groningen. Die groeiende passagiersstroom wordt verwerkt in een toenemend aantal vluchten in Nederland. In 2000 turfde het CBS 529.495 vliegtuigbewegingen (een beweging is een vliegtuig dat landt of stijgt), in 2017 al 590.138. Dat het aantal passagiers veel sneller stijgt dan het aantal vliegtuigbewegingen komt doordat vliegtuigen steeds groter en beter bezet zijn. Die 11 procent meer vliegtuigbewegingen in zeventien jaar lijkt mee te vallen, maar ‘elke procentuele stijging is een exponentiële stijging’, waarschuwt Jacco Hoekstra, hoogleraar luchtvaart en ruimtetechnologie aan TU Delft. De afgelopen jaren zijn er bovendien een paar dipjes geweest vanwege de crisis, ‘maar nu de economie weer opkijkt zal de conjunctureel zeer gevoelige

luchtvaart sneller groeien dan in de afgelopen periode.’ Op de lange termijn verdubbelt het vliegverkeer wereldwijd zelfs elke veertien jaar, hoewel de groei in Europa lager is.

Schiphol worstelt om die vliegtuigstromen weg te werken. Het plan is vliegtuigen met weinig transferpassagiers te laten uitwijken naar Lelystad Airport. De gemeente Lelystad staat popelend in de startblokken; ze maakt zich al zeker twintig jaar hard hiervoor, vertelt woordvoerder Dick Nauta. Uiteindelijk, na 2040, zouden er jaarlijks 45.000 vliegtuigen moeten starten en landen. Dat geeft Schiphol ademruimte. En het brengt Lelystad uiteindelijk niet alleen 2.500 arbeidsplaatsen, ook de bereikbaarheid van de polderstad wordt een stuk beter, motiveert Nauta het enthousiasme van de gemeente.

GEWOON OPEN

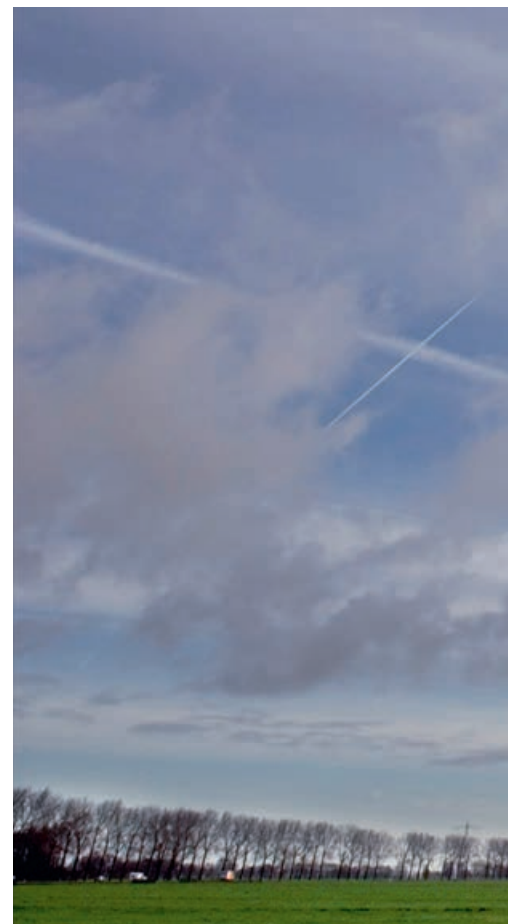
Om dit alles mogelijk te maken heeft de regering in 2015 het Luchthavenbesluit Lelystad Airport genomen.

Door een fout in de bijbehorende milieueffectrapportage (mer) is nu echter eerst een wijziging nodig, voordat de ‘Schiphol-vliegtuigen’ daadwerkelijk de Flevopolder mogen aandoen. Inmiddels zijn gemeenten en bewoners in omliggende provincies erachter gekomen dat ook zij, gewend aan de landelijke stilte, straks de vliegtuigen ho-

ren. Veelgehoorde klacht bij omliggende gemeenten is dat de vliegtuigen straks te laag overvliegen.

Nauta: ‘Actiegroepen proberen van hun democratisch recht gebruik te maken om het tij te keren, maar wij gaan ervan uit dat de luchthaven gewoon opengaat als alle procedures zijn afgerond en dat is naar verwachting in 2020.’ De rol van de gemeente in de procedurele afwikkeling is beperkt, stelt de woordvoerder. ‘Het ministerie is daar aan zet. We zijn in nauw contact met het ministerie en proberen gemeenten goed te informeren over wat er precies gebeurt op Lelystad Airport’, aldus Nauta. ‘De gemeenten onder de routes kunnen binnenkort een uitnodiging tegemoet zien om aan hen het verhaal nog een keertje goed uit te leggen.’

Intussen maken de gemeenten die binnen de straal van Lelystad Airport vallen hun borst nat. De geplande uitbreiding betekent ‘geluidsoverlast en een verhoogde uitstoot van fijnstof’, zegt de verontruste wet-





SERIE: DRUK, DRUKKER, DRUKST

De openbare ruimte in Nederland staat steeds meer onder druk. Binnenlands Bestuur peilt in een serie de spanning die dat met zich meebrengt: in de lucht, onder de bodem, op het water en op het land. Deel 3: de lucht.

In 2017 turfde het CBS
in Nederland 590.138
vliegbewegingen

FOTO: FLIP FRANSSEN / H.H.

BINNENLANDS BESTUUR - WEEK 35 | 2018

houder Ruud van Leeuwen (Financiën, Gemeentebelangen) van Dalfsen. Hij vertrouwt er niet op de normen worden gehaald voor zijn gemeente. Een inwoner van onze gemeente, Leon Adegeest, heeft glas-hard aangetoond dat ze een fout hebben gemaakt bij het vaststellen van die geluidscontouren.

Dalfsen zal 'uitermate kritisch' zijn in het vervolgproces, kondigt de wethouder vast aan. 'Onze gemeente heeft twee jaar geleden als eerste aan de bel getrokken. Toen is de bal aan het rollen gekomen. Ik ben erg blij dat het gelukt is om met buurgemeenten samen op te trekken en dat we de provincie in een leidende rol hebben. We hebben met de provincie en de Sallandgemeenten als inzet: Lelystad Airport pas open na herindeling van het luchtruim.' Volgens Van Leeuwen geeft de huidige indeling van het luchtruim zo veel mogelijkheden voor Schiphol dat andere luchthavens daardoor te veel worden beperkt. 'Dan moet je kijken: hoe gaan we de vlieg-

routes dan herindelen?' Het zou ertoe moeten leiden dat de vliegtuigen naar en van Lelystad Airport hoger kunnen vliegen voor het landen en na het starten.

KERNGROEP

Die herindeling van het luchtruim staat, samen met een nieuwe Luchtvaartnota 2020-2050, sowieso op het programma van de regering. Dit zijn 'vraagstukken voor de langere termijn van nationale of bovenregionale schaal waarvoor nog geen structurele maatschappelijke dialoog tot stand is gebracht', schrijft de minister in haar Kamerbrief van 22 juni jongstleden. De minister wil per provincie een kerngroep vormen, met een gedeputeerde en een wethouder. De kritische wethouder Van Leeuwen is positief over de aanpak van de minister: 'Ik moet zeggen dat met de komst van mevrouw Van Nieuwenhuizen er veel meer openheid is dan daarvoor. Ze heeft de goede wil om in gezamenlijk gesprek tot besluiten te ko-

DONKERROOD DOOR GELUIDSOVERLAST

De Atlas Leefomgeving bevat een kaartje dat aangeeft in welke mate bewoners van gemeenten geluidsoverlast door vliegtuigen ervaren. Daarop zijn veertien gemeenten (vooral rond Schiphol) donkerrood gekleurd: meer dan 20 procent van hun inwoners ervaart ernstige hinder. Een stuk of 25 gemeenten zijn iets lichter van kleur: 10-20 procent van de inwoners ervaart ernstige hinder. Het betreft gegevens van 2008 tot en met 2010. Eind dit jaar verschijnt een nieuw kaartje met gegevens over de periode tot en met 2016.



IT DeepDive

19 november 2018 | Inn Style, Maarssen

POWERCOLLEGES VOOR IT'ERS

Blockchain
technology

Design
thinking

Internet
of things

In een
paar uur
future
proof!

Multicloud

Security

Artificial
intelligence

IT-DeepDive geeft jou als IT'er een kennis boost op de meest actuele IT-thema's. In de powercolleges delen topdocenten hun kennis en visie. Door de combinatie met aansprekende cases kun je met de kennis direct aan de slag!

www.it-deepdive.nl

Een initiatief van:



Founding partner:



BINNENLANDS
BESTUUR

In samenwerking met:

Goed voor elkaar



GRATIS
ENTREE

VOOR AMBTENAREN,
BESTUURDERS EN
RAADSLEDEN

INSPIRATIEMIDDAG VOOR AMBTENAREN, BESTUURDERS EN RAADSLEDEN MENTALE WEERBAARHEID IN HET LOKAAL BESTUUR

Boze en agressieve burgers, onbuigzame of intimiderende collega's, politieke machtspeletjes. Als lokale bestuurder of ambtenaar heb je het soms niet makkelijk. De lijntjes in de gemeente zijn kort, de bestuurders en ambtenaren zijn bekend en benaderbaar. En niet iedereen is altijd blij met het gevoerde beleid. Wie niet weerbaar is, loopt de kans onder deze druk te bezwijken.

Hoe kunnen ambtenaren en bestuurders ervoor zorgen dat zij voldoende mentale weerbaarheid opbouwen om overeind te blijven in de gemeentelijke organisatie en in de lokale gemeenschap? En wat als het daadwerkelijk op agressie neerkomt? Op die vragen krijgt u antwoord tijdens de inspiratiemiddag Mentale weerbaarheid in het lokaal bestuur.

MELD U NU AAN OP WWW.BINNENLANDSBESTUUR.NL/IZA2018

INSPIRATIEMIDDAG
**MENTALE
WEER-
BAARHEID
IN HET
LOKAAL
BESTUUR**
13 SEPTEMBER OF
11 OKTOBER 2018

men. Dat is verfrissend om mee te maken.' Volgens projectleider 'voor alles wat met luchtvaart te maken heeft' Janet Visser van de provincie Overijssel heeft de minister geleerd van de weerstand tegen Lelystad Airport. 'Ze wil nu de participatie veel breder insteken. Dat betekent dat in elke provincie een traject wordt opgestart om inwoners en belanghebbenden mee te nemen in wat er gaat spelen met herziening van het luchtruim en de Luchtvaartnota.' Het maakt de Overijsselse weerstand tegen de geplande opening in 2020 overigens niet minder. Woordvoerder Marten Helendoorn van de provincie Overijssel: 'De openstelling van Lelystad Airport vinden wij niet acceptabel zolang de herziening van het luchtruim niet is afgerond en er lang laag wordt gevlogen. Het heeft bovendien onze voorkeur als eerst de Luchtvaartnota 2020-2050 wordt afgerond, voordat de herziening wordt gestart. Wij zijn van mening dat alleen zo het maatschappelijk debat over luchtvaart zuiver en in de volle breedte kan worden gevoerd.' Ook in het zuiden van het land is er verzet tegen de groei van het aantal vliegtuigbewegingen. Gemiddeld 70 procent van de stijgende en dalende vliegtuigen van en naar Eindhoven Airport, zo is afgesproken, neemt de zuidelijke route en komt dan over de kernen van Eersel, vertelt wethouder Eric Beex (duurzaamheid, Eersel samen anders). 'Vliegtuigen brengen geluid en fijnstof met zich mee. Er wordt gemonitord, er zijn belevingsonderzoeken. Daar blijkt uit dat er meer slaapverstoring is en dat mensen dat als last ervaren.' Van daar dat hij Eersel een 'lastgemeente' noemt.

Beex is tegen de uitbreiding van Eindhoven Airport. 'Dat is logisch als overlastgemeente', vindt hij. Eindhoven Airport wil groeien van 36.000 vliegtuigbewegingen in 2017 naar, aldus scenario's van de rijksoverheid, 43.000 (huidige vergunning), 55.000, 73.000 of 100.000 vliegtuigbewegingen in 2030. Over het nieuwe luchthavenbesluit, dat daarvoor nodig, communiceert het rijk gebrekkig over, moppert de wethouder. 'Het blijft verraderlijk stil uit Den Haag. Ik heb het idee dat de overheid tijd aan het reserveren is om zo laat mogelijk met een voorstel te komen. Dan hebben wij weinig tijd voor inspraak, en kan het erdoor worden geduwd.'

TEGEN GRENZEN

'Hoe om te gaan met de luchtvaart in Nederland is een vraagstuk met urgentie. De huidige aanpak loopt tegen grenzen aan', constateert minister Cora van Nieuwenhuizen in de brief van 22 juni. 'Kernvraag voor de Luchtvaartnota is,



FOTO: FLIP FRANSSEN / H.H.

aldus de minister, 'hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere maatschappelijke belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. (...) Door de focus te leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen ontstaat een betere leefomgeving en luchtkwaliteit. De civiele luchtvaartsector kan met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte creëren voor groei', schrijft ze. Tegelijkertijd wil ze de capaciteit van het luchtruim vergroten.

Volgens hoogleraar Hoekstra is daar wat voor te zeggen, zeker als het geluidsoverlast betreft. Geluid is nu nog een fors beperkende factor voor de groei van het vliegverkeer. 'Bij Schiphol heb je te maken met een beperkte capaciteit met het aantal banen. Bepaalde combinaties worden gekozen om het geluid te spreiden, maar op een gegeven moment zitten die vol. Daar loop je nu tegen grenzen aan.'

Om die grenzen voor lange tijd vast te leggen in aantallen vliegbewegingen is niet slim, vindt Hoekstra. 'Vliegtuigen zijn zo veel stiller geworden. Acht Boeings 787's maken net zoveel geluid maken als één 747. En dan heb je veel meer passagiers.' De 787's worden vooral aangeschaft om economische redenen: de toestellen heb-

ben grotere motoren die meer lucht innemen waardoor ze zuiniger zijn. 'Ik weet niet of u wel eens onder een Airbus A380 hebt gestaan die laag vliegt. Dat is meer een ruis. Die dingen zijn zó stil.'

GLIJVLUCHT

Naast het groeiende aandeel stille vliegtuigen, geeft ook de glijvlucht verlichting. 'Dat doen we nu al 's nachts, en 's ochtends vroeg. De vliegtuigen komen dan binnen in glijvlucht; dan zijn de motoren bijna uit en maken ze veel minder herrie. Qua geluid is zoveel winst te maken', vat Hoekstra samen, 'dat je kunt zeggen: het probleem lost zich technologisch op. Het zou achterhaald zijn de oude grenzen van 500.000 [de huidige grens van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol, *red*] te handhaven om het geluid te beperken.'

Hoekstra schat dat door vernieuwing van de vloot het geluid rond Schiphol de komende twintig jaar halveert. 'Een verdubbeling van het aantal vliegtuigbewegingen zou zeker mogelijk moeten zijn.' Maar naast de veiligheidsgrenzen – al die landende en opstijgende vliegtuigen moeten passen – zal de uitstoot een knelpunt worden. 'Ik denk zelf dat dat een veel groter probleem dan geluid gaat worden.' ●

SCHIPHOL IN ZEE

Al in de jaren negentig zijn onderzoeken gedaan naar de mogelijkheid om Schiphol naar de Noordzee te verplaatsen. In 1999 reserveerde de overheid een dikke 20 miljoen euro voor een onderzoek dat vijf jaar zou duren (Flyland). In 2003 trok staatssecretaris Melanie Schultz er vroegtijdig de stekker uit. De huidige minister Cora van Nieuwenhuizen liet in april de NOS weten een vliegveld op zee vanwege veiligheid en hoge kosten niet realistisch te vinden. Toch reageert ze in een Kamerbrief van 22 juni jl. op een motie om verplaatsing naar zee te onderzoeken met een quick scan. 'Kernvraag is om in kaart te brengen welke onderzoeken naar verplaatsing van Schiphol naar zee nog actueel zijn en welk materiaal actualisatie of aanvulling behoeft (...). Op basis daarvan kan opdracht gegeven worden voor een nadere actualisatie en aanvulling van het materiaal. Hiermee wordt in de verkenningsfase de basis gelegd om in de Luchtvaartnota tot een afgewogen oordeel te komen over een luchthaven in zee.'