



Regionale vliegvelden Bewoners protesteren overal tegen stijgende geluidsoverlast



Ooievaars struinen rond bij Lelystad Airport. De grotere regionale vliegvelden willen graag groeien, maar zitten vaak klem door de geluidsgrenzen. Foto Raymond Rutting / de Volkskrant

Iedere provincie wil eigen vliegveld

- Geluidsgrenzen knellen bij veel regionale luchthavens.
- Bewoners protesteren.
- Bestuurders kiezen voor werkgelegenheid.

Van onze verslaggever
Ferry Haan

AMSTERDAM De luchthaven Schiphol ligt op een beroerde plek. Er wonen relatief te weinig mensen in de buurt. De luchthavens van Eindhoven en Rotterdam zijn wat dat betreft veel beter gesitueerd. De groeimogelijkheden van deze regionale luchthavens zijn superieur aan die van 'slands grootste luchthaven.

Maar dat mag niet. Zowel Eindhoven als Rotterdam lopen tegen hun geluidsgrenzen aan. Ze kunnen niet groeien doordat de luchthavens niet meer geluid mogen produceren. De vliegvelden moesten de afgelopen jaren herhaaldelijk vluchten afwijzen omdat ze 'vol' zaten.

Dit zou in de toekomst kunnen veranderen. Deze week lag in de

Tweede Kamer het wetsvoorstel voor om de zeggenschap van de regionale luchthavens te verschuiven van het rijk naar de provincie.

Joris Wijnhoven, luchtvaartspecialist van Milieudefensie hield zijn hart vast. Volgens hem zijn provincies veel gevoeliger voor de lobby's van de luchthavens dan het Rijk: 'Het werkgelegenheidsargument wint het altijd, leert de ervaring.'

De Tweede Kamerleden bleken er ook niet gerust op. De grootste regionale luchthavens zijn uit de wet gehaald. De provincies mogen voortaan alleen beslissen over de pleziervliegveldjes als Hilversum, Valkenburg en Texel. Niet over de grotere luchthavens als Rotter-

dam en Twente. Begin 2008 komt minister Eurlings van Verkeer met een luchtvaartnota en dan wordt bepaald wie de zeggenschap krijgt over de regionale luchthavens', aldus een woordvoester.

Dus is toch het rijk aan zet over de toekomst van de luchthavens Twente, Lelystad, Eelde, Rotterdam en Eindhoven.

Overall is de druk groot. Regionale luchthavens zullen de komende jaren flink groeien, voorspelde het Ruimtelijk Planbureau (RPB) vorig jaar.

Het aandeel van de kleine vliegvelden stijgt de komende jaren gemakkelijk met 150 procent. Nu reist ruim 5 procent van de vliegtuigpassagiers in Nederland via

'Zodra afgesproken geluidsc contouren beginnen te knellen, rekt de politiek ze altijd op'

een kleine luchthaven en dat kan groeien naar 12,5 procent voorspelt het RPB.

De belangrijkste motor van deze groei zijn de lage kostenmaatschappijen die groeien als kool. Het Ierse Ryanair heeft zich op Eindhoven gevestigd en wil daar meer vluchten uitvoeren. Basic Air van Transavia vliegt vanaf Rotterdam. De luchthavens staan in de rij om het deze maatschappijen naar

de zin te maken. Ryanair heeft Eindhoven al bedreigd met een vertrek naar Duitsland wanneer er niet meer ruimte komt. Twente, waar veel 'geluidsruimte' is doordat daar vroeger militaire F16-toestellen lawaai mochten maken, lonkt ook naar de prijsvechters. Groningen dringt al decennia aan op een langere baan voor Eelde zodat daar meer dan alleen die ene lijnvlucht naar het Schotse Aberdeen kan vertrekken.

Tegenover de bestuurders die pleiten voor meer vluchten staan bewonersgroeperingen die dat niet willen.

De geschiedenis leert dat zij weinig kans maken. Op de plannen voor een vliegveld in zee na, heb-

ben politici niet de reputatie om vliegvelden teleur te stellen. 'Geluidsc contouren worden afgesproken, maar zodra ze beginnen te knellen, rekt de politiek ze op', zegt Wijnhoven (Milieudefensie).

Veel burgers staan echter ambivalent tegenover maatregelen om het vliegen te beperken. Zo bood de Consumentenbond deze week 13 duizend handtekeningen aan onder een petitie die was gericht tegen de 'vliegtax'. Een maatregel die door de milieuorganisaties is toegejuicht als een eerste stap.

Met medewerking van de correspondenten Peter de Graaf, Karin Sitalsing, Anja Slijter en John Wanders.