

# Schiphol groeit, Aalsmeer baalt

**Overlast** Voor Schiphol komen nieuwe regels om de geluidshinder te beperken. Twee start- en landingsbanen met veel omwonenden moeten worden ontzien. Maar door het stijgend aantal vluchten zal dat niet lukken.

Door onze redacteur  
**Mark Duursma**

**AMSTERDAM.** De baas van Schiphol wil minder polderen. Jos Nijhuis beëindigde zijn nieuwjaarstoespraak vorige maand met een noodkreet. „Laten we stoppen met overloos overleggen met te veel partijen aan tafel. Wat mij betreft is het devies voor de komende jaren: minder partijen aan overlegtafels uitnodigen, goed luisteren naar de inbreng van alle partijen en explicieter en daadkrachtiger zijn.”

Zijn oproep is begrijpelijk. Schiphol is het meest bevolkerde stukje Nederland. Over elke vliegbeweging, nieuwe woning of geluidsnorm wordt in vele gremia onderhandeld. In het overlegorgaan Omgevingsraad Schiphol, opvolger van de Alderstafel, zitten vertegenwoordigers van 93 bewonersorganisaties.

Zijn oproep is ook vergeefs. Schiphol - 100 jaar geleden begonnen op een drooggemalen weiland - ligt in een drukke regio in een dichtbevolkt land. Er wonen 200.000 mensen in de Schiphol-regio, van wie 100.000 'ernstig gehinderden' en 20.000 met slaapproblemen. Dat zijn te veel mensen, en te veel gedupeerden, om zonder uitgebreid overleg te kunnen beslissen over groei van de luchthaven.

Dus spreekt de Tweede Kamer woensdagavond over een wijziging van de Wet Luchtvaart. Precies acht jaar nadat de Kamer pleitte voor een nieuw 'normen- en handhavingstelsel voor Schiphol' stemmen alle partijen naar alle waarschijnlijk-

Doel van wetswijziging: betere verdeling van geluidsoverlast

heid in met nieuwe regels om de geluidshinder te beperken. PvdA-Kamerlid Jacques Monasch: „Dit is de uitkomst van jarenlang overleg. Bijna alle betrokkenen zijn content. Onze opstelling is positief.”

## Misleide politici

Maar inwoners van Aalsmeer, in de zuid-oosthoek van de regio, zijn niet content met de nieuwe regels. De Aalsmeerbaan moet onverenigbaar veel van de groei van Schiphol opvangen. Gerrit Jan van de Lagemaat van de 400 leden tellende vereniging Behoud Woongenot Aalsmeerbaan: „Lokale en landelijke politici laten zich misleiden door de luchtvaartsector. Met dit nieuwe stelsel kan Schiphol onbeperkt groeien.”

Kern van de wetswijziging is het 'strik preferentieel baangebruik'. Dat betekent dat de luchtverkeersleiding in eerste instantie kiest voor start- en landingsbanen die de minste overlast veroorzaken. De Kaagbaan en de Polderbaan hebben rond de kop van de baan de minste omwonenden en zijn daarom de 'primaire banen'. Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan en Buitenveldertbaan zijn de 'secundaire banen'. De voorkeurkeuze kan worden beperkt door weersomstandigheden, met name wind. Vliegtuigen starten en landen tegen de wind in, te veel zijwind kan niet.

Voorheen had elke baan een geluidslimiet voor een jaar. Als die limiet was bereikt, moesten vliegtuigen uitwijken naar een andere baan, zelfs als ze qua weer op een primaire baan terechtkonden. Dat zorgde voor onnodige hinder, Kamerleden noemden het systeem 'pervers'.

Het nieuwe beleid moet ervoor zorgen

dat minder mensen last hebben van geluidshinder. De zogenoemde 'gelijkwaardigheidscriteria' staan volgens staatssecretaris Dijkema (Infrastructuur en Milieu, PvdA) en de Omgevingsraad Schiphol garant voor gelijkblijvende normen. Het aantal gehinderden mag nooit groter worden dan afgesproken bij het vorige stelsel, uit 2003. Daarom zit er ook een rem op woningbouw in het gebied.

## Stillere vliegtuigen

Tot zover lijkt het nieuwe stelsel een verbetering. De primaire keuze voor Kaag- en Polderbaan ontlast het grotere aantal omwonenden van de andere drie banen.

Alleen: Schiphol groeit snel. Vorig jaar steeg het aantal passagiers met zes procent, naar 58,2 miljoen. Voor overlast tellt het aantal vliegbewegingen, starts en landingen. In 2015 waren dat er 451.000, bijna drie procent groei. De met alle partijen aan de Alderstafel afgesproken limiet voor 2020 is 500.000 vluchten per jaar. Het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving voorzien 625.000 vluchten in 2030 en 875.000 in 2050, bij een gunstige economie.

Kamerlid Monasch is niet heel bezorgd over de groei na 2020. „Als de grens van 500.000 vluchten is bereikt treedt de 50/50-regeling in werking. De milieuwinst van schonere en stillere motoren gaat voor de helft naar omwonenden en voor de helft naar de luchtvaartsector. Groeiruimte betekent dus niet automatisch meer vliegen.” Monasch vertrouwt ook op Lelystad Airport als uitwijk voor Schiphol, vanaf april 2018.

Omwonende Van de Lagemaat uit Aalsmeer maakt zich wel druk over de toename van het aantal vluchten. De groei zet het preferente baangebruik onder druk: als de capaciteit van een voorkeursbaan is bereikt, moeten vliegtuigen naar een tweede keuze-baan.

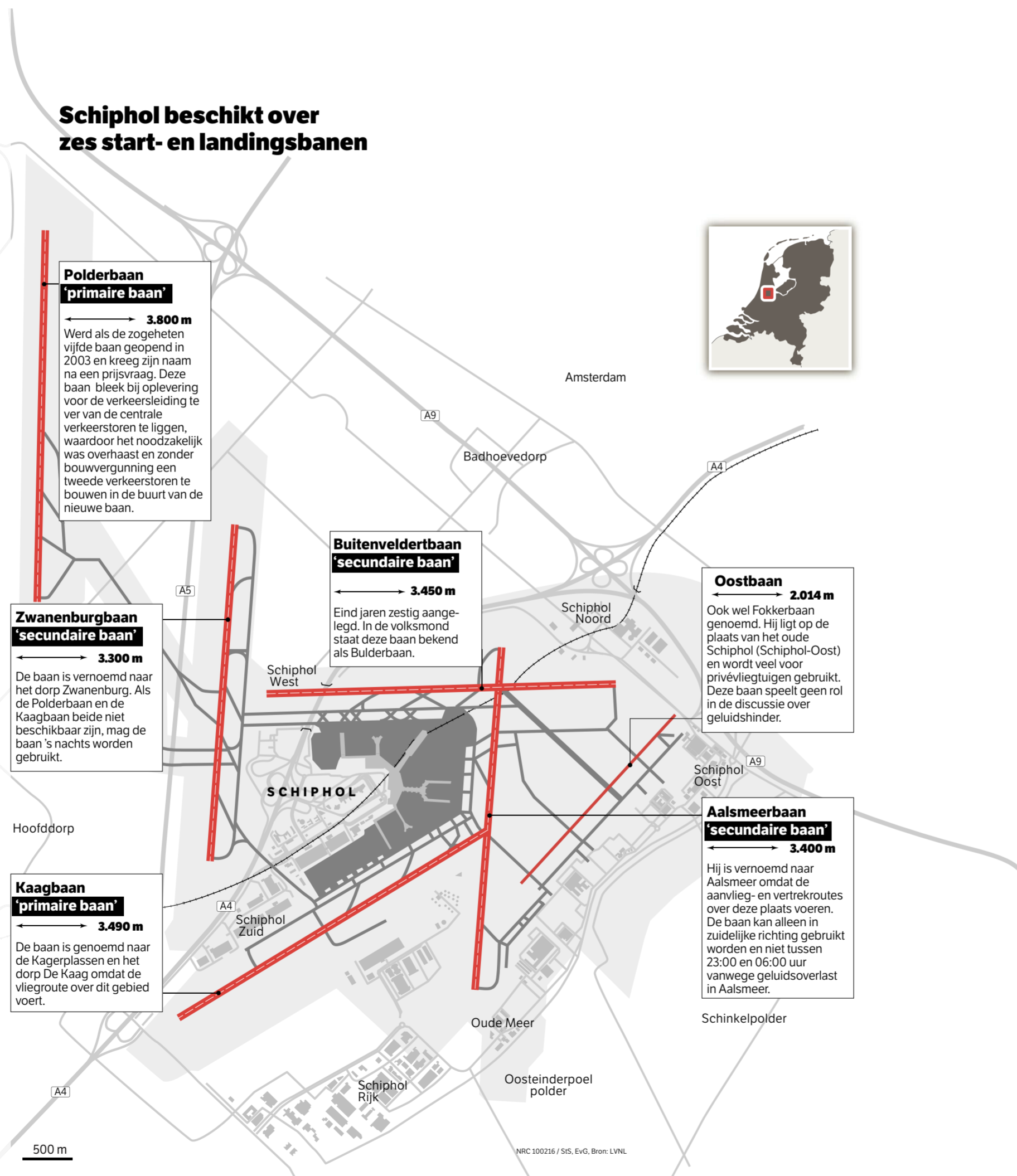
Op basis van een bijlage in het Aldersadvies uit oktober 2013, de basis voor de huidige wetswijziging, concludeert Van de Lagemaat dat 75 procent van de groei zal terechtkomen op de secundaire banen. Een kleine 40 procent, 34.000 vluchten, gaat volgens zijn berekening over de Aalsmeerbaan.

## Overloop naar Aalsmeerbaan

De bezorgde bewoner krijgt steun uit onverdachte hoek. Rob Huysen, directeur luchtvaart op het ministerie van Infrastructuur en Milieu, erkent in brieven aan Van de Lagemaat dat de overlast in Aalsmeer zal toenemen. Op 26 november 2015 schreef Huysen: „De groei van 470.000 naar 510.000 bewegingen zal voornamelijk op de secundaire banen terechtkomen.” De Aalsmeerbaan zal vaker, langer en intensiever als tweede start-/landingsbaan worden ingezet, aldus de topambtenaar.

Ook Johan Weggeman, secretaris van de Omgevingsraad Schiphol, erkent dat een „belangrijk deel van de groei” naar de secundaire banen gaat. „Dat moeten we niet wegpoetsen, de overloop komt terecht op de Aalsmeerbaan.” Volgens Weggeman is dat echter geen reden om de nieuwe regels af te keuren. „Deze discussie gaat niet over het geluidstelsel. De regels zijn goed. De vervolgvraag is: welk volume sta je toe?”

Invzet van de wetswijziging is een betere verdeling van de geluidsoverlast. De groei van Schiphol maakt de beoogde verschuiving van het vliegverkeer naar banen met minder omwonenden echter onmogelijk. Jos Nijhuis moet nog even polderen.



# Elektrische auto moet het net balans brengen

reportage  
**Energie**

Laadpalen voor elektrische auto's moeten gaan helpen om schommelingen in het stroomnet op te vangen. Tennet is een proef begonnen.

Door onze redacteur  
**Renée Postma**

**AMSTERDAM.** Een oplaadpaal als schakel in het energiespel, de elektrische auto als onderdeel van de stroommarkt. Voor een paar duizend bestuurders van elektrische auto's is het al zo ver. Zij doen mee aan een proef die de landelijke netbeheerder Tennet uitvoert met The New Motion, een dienstverlener voor gebruikers van elektrische auto's.

Invzet is het handhaven van de balans op het hoogspanningsnet. Dat wordt steeds lastiger naarmate het aantal energiebronnen toeneemt, zegt Ben Voorhorst, operationeel directeur van Tennet. Stroom wordt niet alleen meer opgewekt in een overzichtelijk aantal centrales, maar ook op duizenden verschillende plekken in Nederland door windmolens en zonnepanelen. Jaarlijks verduubelt het vermogen aan zonnepanelen. Met de windmolens gaat het nog niet zo hard, maar in 2020 moet ook dat vermogen verviervoudigd zijn.

Een nieuwe markt met nieuwe eigenschappen want wind en zon kun je niet aan- of uitzetten wanneer je wilt, zoals dat met grote centrales wel kan. Het aanbod van elektriciteit zal steeds meer variëren, afhankelijk van hoeveel wind er waait en of de zon schijnt.

Ook het gedrag van de consument wordt grilliger. Die zal minder afnemen van het landelijke net naarmate hij zelf meer met eigen zonnepanelen opwekt. En hij zal zijn afname meer laten leiden door prijsbewegingen op de elektriciteitsmarkt.

Bij een hogere stroomprijs zal de consument eerder geneigd zijn om de wasmachine uit te laten en zijn zelf opgewekte stroom aan het net te verkopen. Bij een lagere zal dezelfde consument alle mogelijke opslagcapaciteit in zijn huis openzetten om zoveel mogelijk goedkope stroom binnen te halen. Bijvoorbeeld voor de elektrische auto in de garage.

Ritsaart van Montfrans van The New Motion noemt de proef die hij met Tennet uitvoert een wezenlijke doorbraak. The New Motion is een dienstverlener met een kleine honderd werknemers, die slimme systemen voor het opladen van elektrische auto's ontwikkelt en beheert en daarmee jaarlijks zo'n 15 miljoen euro omzet. In totaal verzorgt het bedrijf 25.000 oplaadpunten. Slechts een paar duizend daarvan doen mee aan de proef.

De doorbraak zit hem erin dat de slimme oplaadpunten voor het eerst direct gekoppeld kunnen worden aan het landelijke net zodat je die kunt aanpassen. Is de vraag naar stroom op het landelijke net groter dan het aanbod, dan kun je de balans een beetje bijsturen door de laadpunten iets langzamer

te laten laden.

Het gaat om hele kleine marges, bijvoorbeeld een kwartiertje langzamer op een paar uur laden. Tot dusver wijst de proef uit dat de autogebruiker daar nauwelijks iets van merkt, zegt Van Montfrans. Het schrikbeeld is natuurlijk dat je 's morgens vroeg onverwacht met een lege auto staat omdat de netbeheerder de stroom ergens anders nodig had. Maar dat gaat niet gebeuren, zegt Van Montfrans stellig. Al is het maar omdat de mogelijkheid nog niet bestaat om stroom uit de auto te halen. Het balanceren gebeurt nu uitsluitend door te spelen met de oplaadtijd bij de voeding.

Op termijn zou het wel mogelijk moeten worden om de stroom uit batterijen via de slimme laadpaal weer op het net te zetten, maar uitdrukkelijk onder voorwaarden waar de gebruiker mee instemt. Lees, waar de gebruiker ook zijn voordeel mee kan doen.

De controlekamer is de beste beveiligde ruimte van netbeheerder Tennet in Arnhem. Wie de zaak hier weet te ontregelen, zet de hele elektriciteitsvoorziening in het land op zijn kop. Een handvol mannen ziet er 24 uur per dag op toe dat de netspanning een frequentie van 50 Hertz heeft. Dat is de balans waarop het Nederlandse, en het Europese net, draait. Het mag een paar honderdsten meer of minder zijn, maar als de frequentie daalt tot 49 Hertz vallen door het hele land apparaten uit. Loopt de frequentie te veel op, dan branden ze door.

Balanshandhaving is van levensbelang en daarom heeft Tennet voortdurend een primaire reserve-elektriciteit klaarstaan om de eerste klappen op te vangen als zich plotseling schommelingen voordoen. Bijvoorbeeld als er een centrale uitvalt of als de hoogspanningslijnen beginnen te 'dansen' als gevolg van ijzel, zoals onlangs het geval was in het noordoosten.

De klanten van The New Motion kunnen nu slechts een verschil maken 0,1 MW. Dat kan tijdens de proef nog 1,5 MW worden, maar het blijft een minimale bijdrage. Om het uitvallen van een grote centrale op te vangen zou je wel honderd-

duizend keer meer tot je beschikking moeten hebben dan nu het geval is. Op de schermen in het zenuwcentrum van Tennet is de bijdrage van de elektrische auto's nog niet te onderscheiden. Maar dat zal anders worden naarmate er meer elektrische auto's en oplaadpunten komen. In een paar jaar tijd zijn er 90.000 elektrische op de Nederlandse wegen verschenen. Van Montfrans verwacht een explosieve groei „want het moment komt dichtbij dat elektrische rijden goedkoper wordt dan rijden op benzine”.

Voorlopig tasten The New Motion en Tennet elkaar voorzichtig af. Van Montfrans probeert uit hoeveel flexibiliteit hij van zijn klanten kan vragen en wat daar tegenover moet staan. Tennet op zijn beurt test de samenwerking met de kleine leverancier. Levert de dienstverlener inderdaad wanneer het nodig is? Zijn ze betrouwbaar? Valt dat allemaal voldoende te controleren?

Een prille flirt nog, maar tegelijkertijd een teken dat de elektriciteitsmarkt in Nederland wezenlijk aan het veranderen is.

Laadtempo van laadpalen kan worden bijgesteld

## TIJDLIJN

### Nieuwe normen

**2003** - formulering van milieuregels voor groei Schiphol, op het gebied van geluidshinder, luchtverontreiniging en veiligheid

**okt 2008** - Aldersakkoord over groei van Schiphol tot 2020

**nov 2010** - start tweejarig experiment met nieuwe normen- en handhavingstelsel

**okt 2013** - Aldersadvies, gebaseerd op uitkomsten experiment

**feb 2016** - behandeling nieuwe stelsel (wijziging Wet Luchtvaart) in de Tweede Kamer

