

FD 01-07-05

Advies: geef Schiphol ruim baan

Raad voor Verkeer en Waterstaat: 'Systeem voor geluidsnormen is failliet'

HEIKO JESSAYAN

DEN HAAG — Schiphol moet ruimer de baan krijgen om verder te kunnen groeien. Het huidige handhavingstelsel voor geluids-, milieu- en veiligheidsnormen is te complex en moet daarom geheel op de schop. Dit schrijft de Raad voor Verkeer en Waterstaat in een advies aan staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen van Verkeer en Waterstaat over de toekomst van de luchtvaart in Nederland.

'Het huidige systeem smooit in zijn complexiteit. Het is failliet. We moeten naar een nieuw stelsel', zei de voorzitter van de Raad, Friso de Zeeuw, donderdag in Den Haag tijdens een toelichting op het rapport 'Vluchten kan niet meer...', waarin de Raad zijn toekomstvisie over de luchtvaart in Nederland ontvouwt.

'Er is terughoudendheid om over de lange termijn te praten omdat het nogal pittige consequenties met zich mee kan brengen. Vandaar die titel', licht De Zeeuw toe. De Raad, een belangrijk adviesorgaan van het kabinet, breekt niet alleen met de traditie om slechts kort vooruit te kijken, maar ook om alle belanghebbenden in het debat over Schiphol te vriend te houden. De Raad kiest

nu bewust voor de groeistrategie en verlaat de gewoonte een grens te stellen aan de groei van Schiphol. 'In het vaststellen van een plafond geloof ik niet meer. Steeds weer zijn de grenzen overschreden. Wij moeten geen illusies of verwachtingen meer wekken. Anders creëren wij onze eigen weerstand. Bovendien heeft, als je de geschiedenis bekijkt, Schiphol altijd, weliswaar met veel gedoe en gesodemieter, zijn zin gekregen', zegt De Zeeuw.

De Raad heeft de dubbeldoelstelling waarin men bij uitbreiding van Schiphol streeft naar zowel economische groei als verbetering van de milieusituatie, losgelaten. 'Wat dat betreft gooien we wel een steen in de vijver', aldus De Zeeuw. Volgens de Raad verdraagt de economische betekenis van een 'hub' als Schiphol 'geen sterke remming van de groei, ook als dit mogelijk (tijdelijk of permanent) extra hinder veroorzaakt'.

In 2004 telde Schiphol 403.000 vliegtuigbewegingen. Door het huidige handhavingstelsel kan Schiphol al binnen drie jaar niet meer verder groeien, omdat dan de grens van 450.000 bewegingen is bereikt.

'Met het oog op de te verwachten economische effecten hiervan vindt

de Raad dit niet wenselijk en niet verstandig.' Fysiek kan Schiphol nu 600.000 tot 700.000 vluchten per jaar aan, maar Schiphol kan die capaciteit 'niet volledig benutten omdat het in een "dwangbuis" van normen zit', zo schrijft de Raad.

De Raad geeft enkele 'ingrediënten' voor een nieuw normenstelsel. Zo mogen in een 'ruimtelijke reserveringszone' rond Schiphol geen nieuwe woningen meer worden gebouwd om nog meer geluidshinder te voorkomen. Vliegroutes moeten maximaal worden gebundeld, in plaats van te laten uitwaaien zoals nu gebeurt. Vertrek- en aankomstroutes moeten worden gecombineerd en langer (15-20 km) in een rechte lijn in het verlengde van de banen worden doorgetrokken. Die aanpak heeft het voordeel dat meer mensen minder overlast krijgen, maar het nadeel dat een beperkt aantal minder mensen 'voorspelbaar meer overlast krijgt'. Dit kan aanleiding zijn om delen van woonkernen te slopen, schrijft de Raad.

Bewoners in de nieuwe 'bundesingszone' die last hebben van herrie, kunnen volgens de Raad (vrijwillig) worden uitgekocht of financiële compensatie krijgen, bijvoor-

beeld via ozb-verlaging. Nieuwe bewoners die zich willens en wetens in lawaaigebieden vestigen, moeten een verklaring tekenen dat zij 'die geluidsbelasting accepteren, nu en in de toekomst, en afzien van hun klachtrecht'. 'Daar zitten nog haken en ogen aan. Dat moet je dus juridisch regelen met wetgeving', zegt De Zeeuw. De Raad gaat ervan uit dat het internationale luchtverkeer ook na 2020 verder toeneemt. Voor de langere termijn dringt De Zeeuw aan om opnieuw te studeren op een luchthaven in de Noordzee. 'Om later niet te laat te zijn, moet nu al met die studie worden begonnen.'

Eerder deze week kwamen Schiphol, KLM en Luchtverkeersleiding Nederland ook al met een 'mainportvisie'. Daarin zijn 'vier pijlers' geformuleerd om het geluidsstelsel te versoepelen. Die visie maakt deel uit van een zogeheten verbeterplan in het kader van de evaluatie van de Wet Luchtvaart die in februari in 2003 is ingevoerd. Staatssecretaris Schultz komt na het zomerreces met een eigen visie. In februari 2006 legt zij de Kamer een voorstel voor tot aanpassing van de Luchtvaartwet.

www.fd.nl/schiphol