

'Met pappenen nathouden loop je vast'

Woonbuurten slopen voor de groei van Schiphol? Voorzitter Friso de Zeeuw van de Raad voor Verkeer en Waterstaat gaat de boer op om de voorstellen van zijn raad ter plekke uit te leggen.

BERT STEINMETZ

WE HEBBEN er bewust voor gekozen een steen in de vijver te gooien," zegt Friso de Zeeuw. "We wilden een confronterend verhaal schrijven." Dat is gelukt. Zijn adviesraad zette begin deze maand gemeenten en dorpsraden rond Schiphol op hun achterste benen door te suggereren dat desnoods woonbuurten gesloopt moeten worden.

Door de vliegroutes in een rechte lijn op de start- en landingsbaan te laten aansluiten, heeft nog maar een klein aantal mensen last van vliegtuigherrie, maar wel in heviger mate. Veel anderen zijn er dan van verlost. "Je moet vooral de uitvliegroutes bundelen," legt De Zeeuw uit. "Nu waaiëren de vliegtuigen nog uit, zodat meer mensen overlast hebben.

Klachten krijg je juist als je op onverwachte tijdstippen veel herrie krijgt."

"Door de vluchten in een rechte lijn te bundelen, kun je veel gerichtere maatregelen nemen. Een kleine groep krijgt dan inderdaad meer overlast, maar veel meer mensen die daarbuiten wonen, zijn veel beter af. En Schiphol moet vooral open zijn. Zég welke baan bij welke wind wordt gebruikt."

Helderheid, duidelijkheid, keuzes maken, daar is het De Zeeuw en zijn adviesraad om te doen. "Tot nu toe ging het steeds wat ik noem schuifie-schuifie, sluipe-sluipe. Pappenen nathouden. Dan loop je onherroepelijk vast op de frustratielgrenzen van de omwonenden."

"Schiphol heeft met een politiek van kleine stapjes altijd zijn zin ge-

kregen, maar die methode werkt niet meer. Het huidige normenstelsel voor Schiphol, dat in 2003 in werking ging, is al failliet verklaard. In elk geval is het voor de mensen onbegrijpelijk."

"Je ziet dat de opvatting op breed vlak terrein wint dat je de geluidshinder niet moet berekenen, maar gewoon meten. Dan sluit je veel beter aan bij de beleving van de mensen die er wonen. En ik zie die opvat-

'SCHIPHOL MOET ZEGGEN WELKE BAAN GEBRUIKT WORDT'

ting ook bij de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland."

Sloop is in de visie van De Zeeuw alleen aan de orde in de allerzwaarst belaste gebieden. Welke dat zijn, heeft de raad niet onderzocht, maar als mogelijke voorbeelden noemt hij Zwanenburg en Halfweg (vanwege de Zwanenburgbaan) en Aalsmeer (Aalsmeerbaan). "Buitenveldert, Osdorp,

Badhoevedorp, Hoofddorp, Rijsenhout - die worden niet bedreigd," verzekert De Zeeuw. De Polderbaan wordt alleen aan de noordkant gebruikt, de Aalsmeerbaan alleen aan de zuidkant en de Buitenveldertbaan alleen bij uitzonderlijke windrichtingen.

Sloop is een uiterst middel, 'maar we moeten het thema wel agenderen'. Op ruimere schaal ziet De Zeeuw oplossingen in vrijwillig verhuizen, en nog ruimer in financiële compensatie.

Althans, als je Schiphol wilt laten groeien. "Die groei gaat door. Met dipjes, zoals na aanslagen als nu in Londen, of wanneer btw op tickets of accijns op kerosine wordt ingevoerd, maar er blijft groei. Schiphol is van groot economisch belang voor de noordelijke Randstad; alleen al Amsterdam dankt twintig procent van zijn economie aan Schiphol."

"Het belangrijkste is: je moet een keuze maken. Je kunt ook kiezen om Schiphol op de huidige milieugrenzen te laten vastlopen. Dat is een legitieme keuze, maar dan moet je ook accepteren dat je Schiphol als mainport niet langer

overeind kunt houden."

Het is niet de keuze van De Zeeuw en zijn adviesraad. Hij ziet meer in de voorstellen die de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (Cros) een paar dagen voor zijn advies bij staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen (Verkeer) heeft ingediend. In de Cros werken gemeenten, provincies, bewonersorganisaties en Schiphol samen.

SLOOP IS ALLEEN AAN DE ORDE IN ZWAARST BELASTE GEBIEDEN

Schiphol moet dan met de omliggende gemeenten en bewonersorganisaties afspreken welke banen worden gebruikt en hoeveel herrie daarbij mag worden gemaakt.

"De belangen van gemeenten en omwonenden lopen zo uiteen, dat de politieke bestuurders daarvoor een duidelijk kader moeten opstellen," vindt De Zeeuw. "Dan kun je de Cros opwaarderen tot uitvoeringsorgaan, dat bepaalt waar Schi-



De Zeeuw

FOTO VAN ROON

phol zich aan moet houden." Staatssecretaris Schultz van Haegen wil pas volgend jaar met de Tweede Kamer debatteren over de toekomst van Schiphol. Wel moet zij binnen drie maanden al haar reactie geven op het advies dat de Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft uitgebracht.