

VLIEGVERKEER

‘Woningen slopen’

Huidig stelsel voor geluidsoverlast Schiphol is onwerkbaar, vindt Friso de Zeeuw, voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat

Hans Crooijmans

Schiphol moet kunnen blijven groeien, zegt de Raad voor Verkeer en Waterstaat in *Vluchten kan niet meer*, een advies over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. Het vliegverkeer blijft flink toenemen. Maar binnen het huidige stelsel van geluidsnormen loopt de groei van Schiphol al in 2008 vast, voorspelt Friso de Zeeuw (53), voorzitter van de raad. Hij vindt het tijd voor onconventionele stappen. ‘Tegenover minder woongenot moet een financiële compensatie staan.’



Friso de Zeeuw: ‘Rem op groei Schiphol is verlies van welvaart’

ELSEVIER Waarom is groei zo nodig?

De Zeeuw: ‘Niet alleen voor het bedrijf Schiphol, ook voor onze economie is de luchthaven essentieel. Schiphol genereert tot in de wijde omtrek enorm veel economische activiteit, veel werkgelegenheid. De luchthaven heeft grote aantrekkingskracht op het internationale bedrijfsleven. Zet je een rem op de groei, dan betekent dat verlies van welvaart.’

ELSEVIER Niet iedereen is daarvan overtuigd.
De Zeeuw: ‘We zagen het bij de luchthaven van Brussel na het failliet van Sabena. Daar is de werkgelegenheid 30 procent gekrompen. En de Zwitserse zakenwereld hielp niet voor niets om Swissair een doorstart te laten maken en zo Zürich sterk te houden.’

ELSEVIER Critici vinden uw raad een zuivere Schiphol-lobby: alle aandacht voor groei, voor milieuarargumenten is geen plaats.

De Zeeuw: ‘Dat raakt niet de kern van ons ad-

vies. We vonden dat we de lijn van pappen en nathouden moesten loslaten. Het huidige milieustelsel smooit in complexiteit, het is onwerkbaar. Kijk maar naar het ‘invoerfoutje’ met geluidsnormen, de overlast in Spaarndam en het gedoe met de Polderbaan.’

ELSEVIER U zegt tegen mensen die rond Schiphol wonen: overlast is een gegeven.

De Zeeuw: ‘Ja. Je moet ook erkennen dat ze in de zwaarstbelaste gebieden gezondheidsrisico’s lopen. Vandaar dat we ervoor pleiten om in bepaalde kernen woningen te slopen. Elders kun je vrijwillige verhuisregelingen faci-

literen. De nieuwe eigenaar mag dan niet meer klagen, want hij weet wat hem kan overkomen. Juridisch is dat nog niet geregeld. Ook moet je geld uittrekken om mensen die overlast hebben te compenseren. Dat gebeurt al in Amerika.’

ELSEVIER Klagen Nederlanders misschien te gauw?

De Zeeuw: ‘Kijk, Schiphol ligt midden in de Randstad, een zeer dichtbevolkt gebied. Veel mensen, onder wie ook ik, hebben last van het vliegverkeer. Maar de tolerantiegrens ligt in het buitenland wel wat hoger.’

ELSEVIER Sommigen vinden dat je vliegverkeer moet beperken door bijvoorbeeld transferpassagiers te weren.

De Zeeuw: ‘Niet doen. Overstappende passagiers besteden misschien wel weinig in ons land, maar je hebt ze nodig voor het in stand houden van vele, frequente vliegverbindingen.’

ELSEVIER De belangrijkste gebruiker van Schiphol, de KLM, is nu in Franse handen. Heeft dat nog betekenis?

De Zeeuw: ‘Er zijn bij de overname garanties afgegeven. En tot nu toe heeft Schiphol van de groei bij Air France/KLM geprofiteerd. Maar in 2008 lopen die garanties af. Het is nog niet duidelijk hoe de alliantie daarna vluchten en verbindingen over Schiphol en Charles de Gaulle gaat verdelen.’

ELSEVIER De belangen van Schiphol, de Nederlandse economie en de KLM lopen niet meer parallel?

De Zeeuw: ‘Het kan in elk geval geen kwaad dat Schiphol zich breder oriënteert dan alleen op de alliantie Air France/KLM.’

ven van spaargeld is in feite een sigaar uit eigen doos en de kans is groot dat mensen het gewoon overhevelen naar een andere spaar- of beleggingsrekening, dan wel hun schuld ermee aflossen. En het schoolgeld is alleen een – zij het zeer welkom – presentje voor mensen met kinderen van 16 of 17 jaar. Wie denkt dat de Nederlandse economie daarop kan draaien, vergist zich. Daar komt bij: de economie aanzwengelen met cadeautjes getuigt niet bepaald van visie. Het moedigt misschien de gang naar de winkel aan, maar niet die naar het werk.

Het ideale instrument om die arbeidsparticipatie wel te bevorderen, is de arbeidskorting. Dat is het bedrag dat mensen die werken, mogen aftrekken van hun belasting. Omdat die korting niet geldt voor mensen met een uitkering verkleint de korting en passant ook nog eens de armoedeval.

Die armoedeval maakt dat werk eenvoudigweg niet aantrekkelijk genoeg is voor de – helaas groeiende – groep van laagopgeleiden in de bijstand. Elke euro die ze extra verdienen als ze voor het minimumloon aan de slag gaan, verliezen ze vaak weer omdat ze allerhande subsidies en toeslagen, vooral huursubsidie, kwijtraken.

De arbeidskorting verlaagt de belasting op werk en is sinds haar intrede in het Nederlandse belastingstelsel dan ook een favoriet – maar duur – instrument van politici. De korting werd verhoogd van maximaal 920 euro in 2001 tot 1.287 euro nu, een stijging van bijna 40 procent (zie ‘Extra stimulans’ op pagina 45). Ook werd de korting verder opgetuigd. Zo krijgen werknemers vanaf 58 jaar extra kortingen als aanmoediging om aan het werk te blijven.

De PvdA pleit al langer voor een extra korting van 500 euro, die oploopt met het inkomen. Na een bepaald maximum – in het PvdA-voorstel het modaal inkomen van bijna 30.000 euro – daalt de korting dan weer. Bij anderhalf keer modaal is zij 0 euro en resteert de standaardarbeidskorting.

Het nadeel van deze inkomensafhankelijke korting is echter dat ze, omdat ze bij een bepaald maximum weer gaat dalen, vanaf dat punt werken weer minder aantrekkelijk maakt. In feite stijgt de belasting vanaf anderhalf keer modaal in het voorstel van de PvdA, dat daarmee beteropgeleiden ontmoedigt om te gaan werken. En dat terwijl uit een recent onderzoek van de arbeidsbureaus (CWI) blijkt dat er binnenkort juist een tekort dreigt aan hogeropgeleiden.

Maar verhoging van de arbeidskorting zoals we die nu kennen, onafhankelijk van het inkomen, voor iedereen, is hard nodig. Goedkoop is het niet – het PvdA-voorstel kost ruim 1 miljard euro – maar als het kabinet de economie structureel wil verbeteren, dan liever via het aanmoedigen en belonen van werken dan via het uitdelen van cadeautjes. ■