

Normen voor Schiphol moeten op de schop

Adviesraden: te weinig vertrouwen in huidig beleid

VAN ONZE CORRESPONDENT

DEN HAAG — Het huidige stelsel van geluids-, milieu- en veiligheidsnormen voor Schiphol is te complex en sluit niet aan bij de beleving van omwonenden. Dat stelt de Raad voor Verkeer en Waterstaat in een gisteren uitgebracht advies aan het kabinet.

'Er is een hoop shit en leg die shit maar op tafel', zo zei voorzitter Friso de Zeeuw van de adviesraad bij de presentatie van het rapport. Tegelijk bracht ook de Vrom-Raad een advies uit over het Schiphol-beleid. Beide adviesraden komen tot de conclusie dat er weinig vertrouwen is in dit beleid.

Om de adviezen is gevraagd door staatssecretaris' Melanie Schultz van Hagen van Verkeer en Waterstaat. Zij werkt aan een evaluatie van de Schipholwet, waarover het kabinet in april van dit jaar een standpunt moet bepalen.

De adviesraden vinden dat het huidige beleid herzien moet worden. Vooral het vaststellen van de geluidshinder door berekeningen kraken zij af. Deze methode moet volgens de raden vervangen worden door feitelijke waarnemingen. 'Meten in plaats van rekenen', zegt zowel De Zeeuw als voorzitter Henry Meijdam van de Vrom-Raad.

Volgens de rekenmodellen hebben minder mensen last van lawaai sinds het huidige Schiphol-beleid in februari 2003 werd ingevoerd. Veel mensen zeggen juist meer overlast te ervaren. De Raad voor Verkeer en Waterstaat pleit daarom voor het vinden van oplossingen in nauwe samenspraak met de omwonenden. De raad noemt dit 'joint factfinding' en stelt dat ingrepen in het stelsel 'in het huidige klimaat van wantrouwen tussen partijen' niet zijn op te lossen door een nieu-

Aanbevelingen

- ▶ Prikkel maatschappijen met heffing om 'stil' te vliegen
- ▶ Bundel routes om de overlast te concentreren en koop ernstig gehinderden uit
- ▶ Vervang het rekenmodel voor de overlast door feitelijke waarnemingen (metingen)
- ▶ Verplaats verkeer dat niet essentieel is voor de mainportfunctie van Schiphol naar elders, bijvoorbeeld Lelystad

we commissie van deskundigen.

Raadsvoorzitter De Zeeuw ziet bij het overleg een belangrijke rol weggelegd voor de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (Cros), waarin ook omwonenden zijn vertegenwoordigd. Beide adviesraden stellen voor met belanghebbenden te gaan praten over sterkere bundeling van de routes voor het aan- en afvliegen.

Schiphol kent nu een gespreid model van vliegroutes. Concentratie van die routes maakt het probleem van de overlast beter herkenbaar en hanteerbaar, zo vindt De Zeeuw. Bij zo'n model kan worden onderhandeld over concrete compensatie voor gehinderden, variërend van schadevergoeding

tot schadeloosstelling bij verhuizing, meent hij.

De adviesorganen stellen ook vast dat de groei van Schiphol in 2008 in de knel komt door het huidige normenstelsel, een conclusie die verschillende partijen al eerder hebben getrokken. Een urgente aanpassing van het systeem is daarom volgens de raden gewenst.

De Zeeuw roept het kabinet op de tijd die nog rest tot het kabinetsstandpunt in april te benutten om het politieke debat goed voor te bereiden. 'Anders loop je het risico dat het debat een hoog gehalte aan welles-nietes krijgt.'

Er zijn oplossingen voorhanden die de overlast kunnen beperken, maar de overheid maakt daar volgens de Raad voor Verkeer en Waterstaat onvoldoende werk van. Zo adviseert de raad om maatschappijen die vliegen met stille toestellen te belonen en lawaaiige vervoerders extra te laten betalen.

De Vrom-Raad wil dat er ook een scheiding komt tussen de verantwoordelijkheden van de overheid en van de luchthaven. 'De overheid is nu verantwoordelijk voor zaken die Schiphol als bedrijf kan behartigen', aldus raadsvoorzitter Meijdam. 'Bedrijven als DSM en Corus zijn ook zelf verantwoordelijk voor het realiseren van milieudoelstellingen.' De overheid moet volgens hem meer de randvoorwaarden stellen waarbinnen Schiphol kan groeien.