

Voorstel aan Alderstafel: helpt verbetering

'Profijt stiller

voor Schiphol, helpt voor omgeving

vliegtuig eer

lijk verdelen'

DOOR SJAAK SMAKMAN

HAARLEMMERMEER - De vermindering van geluidsoverlast en vervuiling door stillere en schonere vliegtuigen moet niet langer alleen aan Schiphol ten goede komen, maar eerlijk worden verdeeld tussen de luchthaven en de omgeving. Dat is een belangrijk voorstel momenteel aan de Alderstafel, die eind volgende maand een advies moet uitbrengen over de groei van de luchthaven tot ongeveer 2020. Of dat plan het ook gaat halen, is nog niet duidelijk.

De Haarlemmermeerse wethouder Michel Bezuijen, een van de onderhandelaars aan de Alderstafel, wilde gisteren niet reageren. „Wij geven geen inhoudelijke reactie op de gesprekken aan de Alderstafel”, aldus zijn

woordvoerder.

PvdA-Kamerlid Paul Tang is een groot voorstander van dit compromisvoorstel, zei hij dinsdag op een zogeheten raadsinformatievergadering in Lisse. Zijn redenering is dat grote

vliegtuigbouwers als Boeing en Airbus onder druk van de markt steeds stillere en schonere vliegtuigen bouwen. Daarvan profiteert tot nu toe alleen Schiphol, die door die lagere geluidsproductie meer vluchten kan verwerken zonder door de geluidsgrenzen heen te gaan. „Maar voor die extra vluchten hoeft Schiphol niets te doen, die krijgt de luchthaven helemaal gratis in de schoot geworpen. Het is niet meer dan redelijk dat ook de omgeving van Schiphol een deel van die winst krijgt”, aldus Tang. Ook de Lissese wethouder Bas Brekelmans is die mening toege-

daan. Daarmee zou voor het eerst de zogeheten dubbeldoelstelling in praktijk kunnen worden gebracht: meer vluchten voor Schiphol én minder overlast voor de omgeving.

Tang toonde zich een groot voorstander van het overleg aan de Alderstafel, dat volgens hem al veel heeft opgeleverd omdat daar partijen gedwongen met elkaar aan tafel zitten die elkaar onderling wantrouwen. Door met elkaar te overleggen ebt dat wantrouwen volgens hem langzaam maar zeker weg. Hij voelt er ook wel voor om het overleg in stand te houden en adviezen te

laten geven over de toekomst van Schiphol op de lange termijn. Daaronder valt ook de huidige discussie over de tweede Kaagbaan. Tang is het wat dat betreft eens met het besluit van het kabinet om zo nodig via een zogeheten aanwijzing de reservering voor deze baan in stand te houden. Eind 2009 moet het kabinet een keuze maken uit vier scenario's over de toekomst van de luchthaven, die variëren van flinke groei tot krimp. In een van de modellen zit de tweede Kaagbaan. Pas als er knopen zijn doorgehakt, kan duidelijk worden of reservering voor de tweede Kaag-

baan in stand moet blijven, aldus Tang.

De Bollenstreek en de Leidse regio zullen volgens Brekelmans niet stil blijven zitten. Gezamenlijk willen ze een deskundig bureau onderzoek laten doen naar de gevolgen voor hun gemeenten van een tweede Kaagbaan. „Het is heel lastig voor ons om daar een beeld van te krijgen. Die tweede baan klinkt gevaarlijk, maar we weten het niet zeker. Het kan zijn dat we dan veel meer vliegtuigen over ons heen krijgen, maar het zou ook kunnen dat het er voor ons minder worden omdat het grotere totaal

over twee banen wordt verdeeld. Dat moeten we wel weten voordat we hoog van de toren gaan blazen”.

Volgens directeur corporate affairs Ruud Wever van de luchthaven Schiphol is er voorlopig nog weinig te zeggen over de gevolgen van een eventuele tweede Kaagbaan. Daarvoor zal eerst duidelijk moeten zijn of die alleen wordt gebruikt als landingsbaan of ook als startbaan. Schiphol stelt dat hij alleen als landingsbaan nodig is, maar het kabinet heeft al laten weten dat die baan daarvoor veel te duur wordt.