

# Loopgravenoorlog legt Schiphol lam

Schiphol verloedert door ruzies van belangengroepen, constateren **Roel in 't Veld** en **Geert Teisman**. Een helikopterperspectief is hard nodig.

**D**e Tweede Kamer heeft het geluidsmetingsysteem rond Schiphol failliet verklaard. SBS6 heeft aangetoond dat de beveiliging van de luchthaven zo lek is als een mandje. Het management van Schiphol schaamt zich.

Geluidhinder en veiligheid zijn slechts twee van de thema's in de voortdurende discussies over onze nationale luchthaven. Andere onderwerpen zijn de toegestane groei van het luchtverkeer, de economische betekenis van Schiphol en de plaats van Schiphol in de na-

tionale infrastructuur. Het risico van de actualiteit is dat alle aandacht nu weer naar specifieke problemen uitgaat zonder naar het geheel te kijken. En dan herhaalt de geschiedenis zich.

Een focus op deelproblemen lost immers niets op. Dit blijkt uit tussentijdse resultaten van een onderzoek dat de RMNO uitvoert naar de mogelijkheden van een duurzame luchtvaartontwikkeling.

De partijen die een belang hebben bij Schiphol draaien al jaren rondjes om elkaar heen. Nu weer staat de economische mainportfunctie van Schiphol centraal, dan weer gaat het om de kwaliteit van de leefomgeving rond Schiphol. Elke keer draait het om één belang of waarde, zoals economie, veiligheid, geluid of emissies. Pogingen om de verschillende belangen te verenigen leidden tot onzorgvuldige compromissen.

Een voorbeeld is de geluidscoutour, een grens die moet voorkomen dat de luchtvaart steeds meer geluid produceert. In werkelijkheid rukken geluid en woningbouw als twee vijandige legers steeds meer in elkaars richting op. De contour nodigt uit om de verstedelijking zo dicht mogelijk naar het geluid toe te brengen. Deze grens blijkt geen garantie tegen overlast, maar veroorzaakt juist nieuwe overlast.

De relatie tussen vliegbewegingen, geluidproductie en overlast is steeds mistig gebleven. Neem de recente onvrede over het conflict tussen het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). De één zegt dat er meer overlast is dan verwacht terwijl de ander vindt dat het wel meevalt. Beide partijen beroepen zich op hetzelfde systeem. Of neem de dubbeldoelstelling waarbij groei

en vermindering van geluidsoverlast het streven zijn. Geen enkele partij kan tevreden zijn, want niemand krijgt helemaal gelijk.

Dit soort tegenstrijdigheden kweekt wantrouwen en dat zorgt er weer voor dat er vooral kortetermijnafspraken worden gemaakt, waarbij de overlast tot achter de komma in een cijfer te vatten moet zijn.

Het bestaande wantrouwen blemmert een volwassen dialoog over de langetermijnontwikkeling van Schiphol. Partijen trekken zich terug in schuttersputjes, van waaruit zij hun eigen belang verdedigen. Beter is het om alle waarden serieus te nemen en eerst te bouwen aan vertrouwen en respect.

Door de draaikolk van belangen en deelproblemen en het gegroeide wantrouwen is er al jaren weinig ruimte voor besluiten die op innovatie gericht zijn. Pappen en

nathouden is de norm. Pas als genoeg partijen inzien dat het zo niet verder kan, is er ruimte voor nieuwe ideeën. Veel partijen erkennen dat er wantrouwen bestaat, ook al kunnen ze de verleiding vaak niet weerstaan om daar de ander de schuld van te geven. In de praktijk betekent dit dat er alleen over oplossingen voor deelproblemen wordt gesproken.

De politiek moet inzien dat symptoombestrijding niet tot duurzame resultaten leidt. Nieuwe wetgeving of afspraken over aantallen vluchtbewegingen en meetpunten van geluid werken niet. Een krachtig ingrijpen is nodig. Er moet een politieke probleemstelling op tafel komen die partijen stimuleert om hun visie op een duurzame luchthaven te ontwikkelen en deze ter beoordeling voor te leggen aan andere betrokkenen.

Mondiale economische en tech-

nologische ontwikkelingen spelen hierbij een belangrijke rol. Is de mondiale groei in de luchtvaart te stoppen? Zo niet, kunnen we deze groei dan straffeloos aan ons voorbij laten gaan? Is het mogelijk door selectiviteit duurzame Europese luchthavens te creëren of kan Bruin deze relatieve 'luxe' niet trekken?

Laten we proberen boven de problemen van alledag uit te stijgen en met een helikopterview onze luchthavenontwikkeling te overzien. Hoe zien wij Schiphol in de toekomst? Uitsluitend draaien aan de knoppen van deelproblemen draagt eerder bij aan verloedering dan aan duurzame verbetering.

Roel in 't Veld en Geert Teisman zijn respectievelijk voorzitter en raadslid van de Raad voor Ruimtelijk, Milieu- en Natuuronderzoek (RMNO).