

# 'Studies over Schiphol zijn oppervlakkig en eenzijdig'

Van onze verslaggever

ROTTERDAM

Terwijl kabinet en parlement worstelen met de acute problemen van Schiphol, bogen woensdag en donderdag honderden wetenschappers zich in Rotterdam over de toekomst van de luchtvaart na 2015. Volgens de KLM-directie een overbodig debat, tenzij de politiek snel instemt met versoepeling van de milieuregels.

Anders is er op Schiphol nauwelijks ruimte meer voor groei, kan de KLM zijn expansie vergeten en wordt de luchthaven nooit een echte *mainport*.

'Overbodig wordt deze discussie zeker niet', concludeerde A. Verbaan, coordinator van het onderzoek dat wordt verricht met oog op het nationale debat over de luchtvaart.

'Er zal hoe dan ook beslist moeten worden hoe we op termijn met de luchtvaart om willen gaan. Wij kijken verder dan de komende maanden, we staan buiten de paniek die op Schiphol is uitgebroken.'

Veertig studies zijn gedaan om meer zekerheid te krijgen over ontwikkelingen in de luchtvaart en de consequenties voor Schiphol, de economie en het milieu in de 21ste eeuw. Mede op basis van die kennis wil het kabinet in oktober besluiten of de luchtvaart mag groeien.

'Maar na drie maanden studie weet ik veel meer over slechts heel weinig', zei gisteren J. Modder, directeur van het Nirov, de club van planologen. Volgens hem zijn de onderzoeken eenzijdig economisch gericht, oppervlakkig en ontbreekt de samenhang.

Modder: 'De verbeelding, nodig voor nieuwe paden, is hier niet aan de macht. Dat zie je ook in Den Haag.' G. Teisman, hoogleraar bestuurskunde: 'De kernvraag zou moeten zijn of we de luchtvaart willen laten groeien. Maar op een na-

gaan alle bijdragen op dit congres uit van expansie.'

J. Fransen van Natuur en Milieu: 'Het is heel gek, dat hier voortdurend wordt gepraat over een groei tot 103 miljoen passagiers in de volgende eeuw, terwijl men nu in Den Haag al niet meer weet hoe in 1997 dertig miljoen passagiers binnen de wet te passen.'

Wat de milieubeweging vreest, dreigt te gebeuren. Nu het nationale debat over de luchtvaart wordt afgerond, ontbreken essentiële gegevens over de gevolgen van het luchtverkeer voor de gezondheid, het mi-

van de acht alternatieve locaties voor de uitbreiding van Schiphol, alleen een eiland in de Noordzee haalbaar lijkt.

Maar ook aan dat alternatief zitten haken en ogen. O. van Duin, projectmanager van Rijkswaterstaat, becijferde dat een kunstmatig eiland 43 miljard gaat kosten als het dient als aanvulling op Schiphol. Het kost 76 miljard als de complete luchthaven wordt verplaatst.

Bovendien blijken bewoners in de kuststreek toch nog lawaaihinder te houden en duren voorbereiding en bouw twintig jaar. Verreweg het goedkoopste alternatief is het doorgroeien van Schiphol zelf.

Volgens de directie van de luchthaven kunnen minstens zestig miljoen passagiers worden opgevangen met een drastisch aangepast banenstelsel. Met de aanleg van een tweede Kaagbaan kan het lawaai boven woonwijken ver worden teruggedrongen.

Gegevens over dit scenario kwamen in Rotterdam niet aan de orde, omdat onderzoek naar de gevolgen van een reconstructie van Schiphol niet op tijd gereed waren.

Modder: 'Mijn prognose: het paarse kabinet zal tot de conclusie komen dat de toekomst van de nationale luchthaven op Schiphol ligt. Dat met innovatief beleid groei mogelijk moet zijn zonder het milieu verder te belasten. En dat de studies naar een eiland in de Noordzee worden voortgezet.'

■ **HEROINEVERSTREKKING** De Pauluskerk in Rotterdam krijgt direct de politie op haar dak als zij begint met het verstrekken van gratis heroïne aan verslaafden. Dit heeft minister Borst van Volksgezondheid de Tweede Kamer donderdag laten weten in antwoord op CDA-vragen. Dominee Visser van de kerk kondigde in augustus aan tien verslaafden heroïne te willen geven. Hij was het wachten op de experimenten die de overheid wil beginnen, beu-

*Elk rapport gaat in de visie van van planologen uit van expansie*

lieu en de veiligheid. Scenario's voor alternatieve investeringen in bijvoorbeeld kennis en onderwijs, zijn nog niet gereed. Niet alleen politiek Den Haag, ook de wetenschap lijkt onder de indruk van de belangen van KLM en Schiphol.

Op het congres overheerste de sector luchtvaart, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en geestverwante ambtenaren. Volgens Modder moeten er andere omgangsvormen komen om die invloed te breken.

'De firma KLM is bepalend in deze discussie. Via hun *old boys network* probeert men de zaak te sturen, zonder de eigen kaarten op tafel te leggen. De KLM zou gedwongen moeten worden haar eigen plannen in te brengen.'

Vrijwel alle deskundigen waren het er in Rotterdam over eens, dat