

# Advies groei Schiphol: hoofdprijs of immoreel voorstel?

MARIANNE LAMERS

In het Aldersoverleg onder leiding van oud-minister Hans Alders zaten bestuurders, de luchtvaartsector, de rijksoverheid en drie bewonersvertegenwoordigers. Eén van die bewonersvertegenwoordiger is Kees van Ojik (72). De oud-huisarts uit Zwanenburg strijdt al veertig jaar voor de leefbaarheid en het milieu rondom de luchthaven, toch stemde hij vóór het Schipholadvies. Hij snapt niets van de commotie: 'Amsterdam heeft de hoofdprijs gewonnen.'

**M**ijn actie tegen het lawaai van Schiphol begon in 1967 na een uitgelekt rapport over de plannen voor een vierde baan. Die kreeg ik via de burgemeester van Zwanenburg toegespeeld. Ik was ten slotte nog jong, begin dertig en één van de notabelen in het dorp.

"Met een aantal anderen richtten we een studiegroep op om de groei van Schiphol te beperken. Niet veel later ontstond toen ook de actiegroep De Lastige Zwanenburger die

naam maakte met de harde acties die ze uitvoerden. Zo staken ze een keer autobanden in brand op één van de toegangswegen naar Schiphol. Ik deed er niet aan mee, maar stond als woordvoerder wel achter hun acties."

"Ik ben inmiddels al meer dan veertig jaar bezig met Schiphol. Tienduizenden uren heb ik erin zitten. Het meeste werk deed ik 's avonds, soms liet ik een collega de praktijk overdag overnemen. Dan was er weer een overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat."

"Ik heb alle ministers voorbij zien komen. De eerste met wie ik te maken kreeg was Joop Bakker; iemand van de oude stempel die geen tegenspraak duldde. Als hij zei dat rood zwart was, dan was dat zo. In ons eerste gesprek zat hij ongeïnteresseerd met een pen op tafel te tikken. Toen ik dreigde op te stappen omdat hij niet luisterde, schoot hij als een raket overeind in zijn stoel. Woest was hij, maar luisteren deed hij toen beter."

"Ik ben nooit een klager geweest. Uit de ontelbare onderzoeken die overal ter wereld gedaan zijn, blijkt dat altijd één op de drie bewoners hinder ondervindt van het lawaai van overvliegende vliegtuigen, waar ook ter wereld. Ik hoor daar niet bij. Ook mijn vrouw en mijn kinderen behoren tot die andere groep. Al was dat bij mijn kinderen vroeger wel anders. Ik herinner me foto's waarop ze met hun vingers in hun oren zitten. Toen ze

**'We hebben tachtig procent van onze eisen binnen kunnen halen'**

nog heel klein waren, vlogen ze naar binnen als er weer eentje over kwam, net als de beesten trouwens. Toen waren het nog maar vier vliegtuigen per uur, nu zijn dat er 35. We hebben er nu minder last van, omdat de motoren minder zwaar zijn en we betere isolatie hebben."

"Het raakt me als mensen zeggen

dat we Amsterdam verkwanseld hebben. De stad heeft de hoofdprijs gewonnen. De Buitenveldertbaan, waarvoor de luchtvaart over de stad vliegt, krijgt als enige geen extra vluchten en zal alleen gebruikt worden bij slecht weer. We hebben tachtig procent van onze eisen binnen kunnen halen. Bovendien is het een proef van twee jaar; veiligere afspraken kan je je niet indenken. Ik houd er als oud-huisarts niet van om tegen iemand met pijn te zeggen dat een ander meer pijn heeft, maar Amsterdam komt hier als beste uit."

"Sommigen vinden dat ik heul met de vijand, maar ik heb liever een half ei dan een lege dop. Dat Schiphol de mainport van Nederland moet zijn, wordt Kamerbreed gedragen, dus ook door de SP en GroenLinks. Als je dan aan de onderhandelingstafel zegt dat Schiphol niet mag groeien, kun je net zo goed wegblijven. We hebben het voor elkaar gekregen dat er tot en met 2020 een plafond is van 510.000 vluchten per jaar. Schiphol had ingezet op 600.000, wij op

## 'Op alle fronten wordt het beter'

Hans Alders is voorzitter van de commissie die het advies over de toekomst van Schiphol uitbracht. Volgens de oud-minister van Vrom en voormalig commissaris van de koningin in Groningen kan de burger nog steeds protesteren: "Niemand wordt overgeleverd aan wie dan ook."

*Een moeilijke taak lijkt me, bemiddelen tussen bewoners en Schiphol.* "De verhoudingen tussen de luchtvaartsector en zijn omgeving was er natuurlijk eentje die bitter en bitter slecht was, zowel met de gemeente, de provincie als de bewoners. Als je wilt zien wat 'Vertrouwen komt te voet en gaat te paard' inhoudt, dan moet je daar eens gaan kijken. Ik was zeer gemotiveerd om die partijen weer met respect voor elkaar te laten samenwerken, zodat we dit soort afspraken konden maken."

*U bent dus tevreden?*

"Ik meen oprecht dat het advies voldoende recht doet aan de belangen van de diverse partijen. Het is al heel wat waard dat we een balans hebben kunnen vinden tussen de economische activiteit en het milieu en de bewoners. Bovendien zijn de verhoudingen aanzienlijk verbeterd. Ik ben een tevreden man."

*Schiphol kan tot 2020 verder groeien met een begrenzing van 510.000 vliegbewegingen per jaar. Waar komt dat getal vandaan?*

"Er zijn heel veel verschillende startpunten geweest. Al snel bleek dat het voorstel van de luchthaven uit te groeien tot 600.000 vliegbewegingen niet binnen de milieucriteria kon worden ingepast. Na intensieve berekeningen, waarbij we rekening hiel-

den met het economische belang van Schiphol, kwamen we uit op maximaal 540.000 vliegbewegingen. De omgeving zette in met 480.000. Omdat in onze benadering de luchthaven en de omgeving evenveel moesten profiteren, kwamen we uit in het midden, op 510.000."

*Voorzitter van de Vereniging Gezamenlijk Platforms Erwin van der Meer besloot vorige week uit het overleg te stappen omdat de rechtsbescherming voor de burger was ver-*

**'Ook in het nieuwe systeem kan de burger om handhaving vragen'**

*dwenen. Begrijpt u zijn motivering?*

"Nee, maar ik betreur het zeer dat hij is opgestapt. De burger kan in het nieuwe systeem nog steeds vragen om handhaving en kan het ook direct tegen de inspectie zeggen als hij vindt dat moet worden opgetreden."

*Critici als Guus Berkhout en Von der Meer maken zich zorgen over het weghalen van de meetpunten, omdat hierdoor nooit de juiste cijfers boven tafel komen en de burger zich nergens meer op kan beroepen.*

"Het is niet waar dat we in het ene geval allerlei ijkpunten hebben en in het nieuwe geval niet één. Niemand wordt overgeleverd aan wie dan ook. Op de meetpunten stellen we nu het geluidsniveau vast waarmee bewoners naar de inspectie kunnen stappen. Maar ook in het nieuwe systeem gaan we meten, al gaan de resultaten daarvan direct naar Schiphol. Dat



**Er wordt streng preferentieel gevlogen – dat betekent zo veel mogelijk over dunbevolkte gebieden. Daar kan alleen van**

kan zijn piloten direct aanspreken als zij zich niet aan de regels houden – en dan kan de inspectie daar direct tegen optreden. Bovendien wordt het hele systeem in de wet verankerd."

*Hoe komt Amsterdam in dit advies uit de bus?*

"Er is heel veel aandacht besteed aan

Amsterdam. Zo wordt de Buitenveldertbaan aanzienlijk minder ingezet, omdat onder die route een maximaal aantal geluidsbelaste woningen ligt. Er wordt streng preferentieel gevlogen – dat betekent zo veel mogelijk over dunbevolkte gebieden – en daar kan alleen vanwege de veiligheid of het weer van worden afgewe-

ken. Hierdoor ondervinden minimaal zesduizend huishoudens in Buitenveldert, Amsterdam-Zuid en Zuidoost minder hinder. Maar ook andere routes worden tegen het licht gehouden en verbeterd. Op alle fronten wordt het beter."

*De stichting Natuur en Milieu, de SP*