> ACHTERGROND DE TOEKOMST VAN SCHIPHOL Tot 1994 maakte niemand zich druk over de ambitieuze groeiplannen van Schiphol. Intussen is de discussie over de geluidsnormen een hoofdpijndossier geworden. Deze week presenteerde de commissie Eversdijk zijn rapport. 'Niemand vertrouwt elkaar, niemand.' Door **Sanne ten Hoove** en **Bert Wagendorp**

WANTROWEN ROND EEN RUSTAAT

Soms komt het wantrouwen op een vroege woensdagochtend, om acht minuten over half zeven, je huis binnenvallen. Zomaar, door de telefoon.

Of de journalist al heeft gehoord van het geheime convenant dat Schiphol heeft gesloten met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), betreffende de vorming van een kenniscentrum dat zich moet gaan bezighouden met de het Nederlandse luchtruim.

Nee.

'Zijn ze toch weer iets aan het bekokstoven', zegt de stem aan de andere kant, die toebehoort aan een zeer goed ingevoerde en kritische Schipholvolger en tevens *oor-wonende*, zoals dat in de rapportentaal heet.

Het rapport-Eversdijk, waarin de regering wordt geadviseerd het buitengebied van Schiphol streng tegen geluidsoverlast te gaan beschermen, is nog maar één dag oud. De omwonenden zijn er voorzichtig blij mee. Maar, zegt de stem, ze zijn zich bij Schiphol al aan het 'hergroeperen'.

'Alles weer weg', zegt de stem. 'Alles verloren. *Hij* is alweer aan het terugslaan.'

'Hij' is Gerlach Cerfontaine, directeur van Schiphol en bijna de personificatie van alles waartegen het omwonenden-wantrouwen zich richt.

'We moeten elkaar wantrouwen', laat Tennessee Williams een van de karakters in *Camino Real* zeggen. 'Het is onze verdediging tegen verraad.' Maar rond Schiphol liiken de acteurs al een stapje verder. In hun ogen heeft verraad het wantrouwen juist gevoed.

'We kwamen direct een enorme mate van wantrouwen tegen', zei commissievoorzitter Huib Eversdijk deze week bij de presentatie van zijn rapport *Luid en duidelijk*. 'Over en weer. Dus niet alleen tussen omwonenden en Schiphol. Ook tussen Schiphol en de overheid en de overheid en de omwonenden. Er is zoveel wantrouwen, **dat alles wat je voorstelt een voedingsbodem ontbeert.** Niemand vertrouwt elkaar, niemand.'

Dat is niet lijm voor het overleg rond een hoofdpijndossier als dat van Schiphol, dat in een steer van groot wederzijds vertrouwen en diep respect al gecompliceerd genoeg zou zijn.

Waar komt het vandaan, het wantrouwen? En waar leidt het toe?

GroenLinks-Kamerlid Wijnand Duyvendak kent de gezichtenen van het wantrouwen. Hij zag het de afgelopen tien jaar gestaag groeien. Toen hij zich als actievoerder voor Milieudefensie in 1993 voor het eerst op de luchthaven startte, was er geen vuiltje aan de lucht. Het grote publiek maakte zich niet druk over de ambitieuze groeiplannen van Schiphol en het antwoord van Paars I daarop: de aanleg van vijfde start- en landingsbaan 'Er was eerder sprake van berusting', zegt Duyvendak. 'Schiphol was er altijd geweest en zou er altijd blijven. Van verontwaardiging was geen sprake.'

Dat veranderde toen Milieudefensie in november 1994 het 'Buldarbos' plantte op de locatie voor de vijfde baan. Een half jaar later bezetten tienduizend demonstranten de terminal van Schiphol. 'Een van de grootste milieudemonstraties ooit', zegt Duyvendak, die zelf niet meer van de buis was te slaan. Maar hoewel de bezorgdheid groeide, was van regelrecht en openlijk wantrouwen jegens de luchthaven nog steeds geen sprake.

Milieugrenzen

Volgens het GroenLinks-Kamerlid kwam daar in 1997 verandering in. In dat jaar overschreed Schiphol voor het eerste de milieugrenzen. De toenmalige minister van VROM Jorritsma besloot het door de vingers te zien, een reactie die in later jaren door haar opvolgers werd nagevolgd. Duyvendak: 'Het is een feit dat er op Schiphol nog nooit een milieugrens is gehandhaafd. Schiphol heeft maar te kermen en de regels worden veranderd.' Het beeld ontstond dat de luchthaven een vrijstaat was die zich alles kon permitteren. Van de twisties met het ministerie van Verkeer leek de luchthavendirectie steeds weer aan het langste eind te trekken.

Daar ergens moet het wantrouwen zijn geboren.

Bij veel omwonenden van Schiphol is dat wantrouwen zeven, acht jaar later bijna cynisme geworden. Bij de mensen van het Platform Velsen Overlast Schiphol (PVOS) bijvoorbeeld. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat bood omwonenden van Schiphol, binnen het kader van de Evaluatie Schipholbeleid, vorig jaar de mogelijkheid met 'verbetervoorstellen' te komen. Tevens werd een Burgerpanel ingesteld, om de ideeën van omwonenden in kaart te brengen.

Nog twee jaar

Sinds oktober 2005 is het Schipholbeleid onderwerp van een uitvoerige evaluatie. De vraag is of de huidige Luchtvaartwet voldoet. Er wordt getoetst of de overlast die Schiphol veroorzaakt wordt beheerst en of de luchtvaart voldoende mogelijkheden heeft om binnen de gestelde grenzen te groeien.

Daarnaast worden verbetervoorstellen van betrokkenen op hun haalbaarheid onderzocht.

Het kabinet wil komend voorjaar een lange-termijn-visie op Schiphol presenteren. De staatssecretarissen Schultz (Verkeer) en Van Geel (Milieu) nemen in april een besluit. Daarna komt in de zomer de Tweede Kamer aan bod. Een ingewijde denkt dat Schultz helemaal niet uit is op grootschalige veranderingen. Volgens hem wil ze haar 'nek niet breken' over een gevoelig dossier als Schiphol.

Schiphol kan binnen de huidige beperkingen nog minimaal twee jaar vooruit.

Rob van den Brink is voorzitter van het PVOS. Hij is interim-manager, en werkte eerder voor KLM en Fokker. 'Ik zie graag een vliegtuig. Maar veertig achter elkaar wordt teveel.' Zeker als je zit te barbecuen in de tuin.

Misschien, wil Van den Brink in een optimistische bui nog wel eens denken, is er iets veranderd in de houding van Verkeer en Waterstaat. Misschien bedoelen ze het goed met hun verbetervoorstellen-plan en Burgerpanel. 'Maar ik ben uitermate op mijn hoede. Ik vraag me ook regelmatig af of het allemaal geen pr-strategie is. En dat Schiphol uiteindelijk toch weer gewoon zijn zin krijgt.'

Ook de overheid droeg al vroeg haar steentje bij aan de groeiende argwaan. Bijvoorbeeld door steeds weer aan wetten te sleutelen. Zo beperkte de Planologische Kernbeslissing (PKB) Schiphol uit 1995 het aantal passagiers op Schiphol tot 44 miljoen per jaar. Dat kon niet, vond de ambitieuze en snelgroeiende *mainport*. Dat aantal beperkte de groei. De oplossing werd gevonden in de veelbespreken 'dubbeldoelstelling', met de toevoeging 'meer vliegverkeer, minder overlast'. De nog aan te leggen vijfde baan moest daarvoor zorgen en werd daarom trots 'milieubaan' gedoopt.

Maar er werden ondoorgrondelijke maten als *Totaal Volume Geluid* geïntroduceerd en meeteenheden begonnen door elkaar te lopen. Zelfs het beste jongetje van de klas, PvdA-fractievoorzitter Melkert, raakte het overzicht kwijt. Hij klaagde dat hij er 'horendol' van werd. 'En voor de gewone burger was het helemaal niet meer te volgen', zegt directeur Klaas van Egmond van het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP). Bij de burger won de verdenking dat politici en Schiphol-lobby hem zand in de ogen strooiden terecin.

Dat was slecht voor de nachtrust van de burger. Want het wantrouwen van de burger jegens Schiphol en de overheid bepaalt voor vijftig procent de geluidshinder die mensen ervaren, blijkt uit onderzoek van het MNP. Met andere woorden: neem het wantrouwen weg en de klachten nemen met de helft af. Het wantrouwen dat overheid en luchtbaven zaaien, vergroot de problemen met de omwonenden van Schiphol in hoge mate.

Dat is, zegt Klaas van Egmond, ook frustrerend voor Schiphol zélf. Want de Nederlandse luchthaven steekt zeer gunstig af bij de meeste grote vliegvelden in het buitenland, waar de overlast soms tientallen malen groter is.

Maar de omwonenden zijn argwanend. In het gebiedje dat wél tegen overlast wordt beschermd wordt het geluid berekend, in plaats van gemeten. Zodra een vliegtuig op de radar verschijnt slaat de computer aan het rekenen. Er wordt gekeken naar het type vliegtuig, de vlieghoogte, de windrichting, de snelheid, naar alles eigenlijk wat het geluid kan bepalen. Er zijn zoveel variabelen dat je een hooggeleerde expert moet zijn om de sommen te kunnen doorgronden.

Wantrouwen

Wat als bescherming was bedoeld, vormde zodoende nieuw voedsel voor wantrouwen. Berekende de computer wel de werkelijke geluidsoverlast? Moest geluid niet worden gemeten en was het wel waar wat de technici zeiden, namelijk dat dat nog niet kon?

Oud-minister Netelenbos probeerde in 2000 onder druk van de Tweede Kamer een einde te maken aan de discussie over meten en rekenen. Ze stelde een commissie in onder leiding van de Delftse professor Guus Berkhout. Maar die kreeg razzle met haar - volgens hem werd hij gemanipuleerd - en gooide het bijltje erbij neer. Dat zorgde voor een herniewd 'zie-je-wel'-gevoel bij de sceptici.

Berkhouts opvolger, oud-CDA-senator Eversdijk, bevestigde afgelopen dinsdag het oude wantrouwen deels. Inderdaad overtreft het gemeten geluid het berekende. 'Omwonenden hebben acht jaar op die conclusie moeten wachten. Dat is lang', zegt Van Egmond.

Hij wijst nog een oorzaak van veel onbegrip, wiede en wantrouwen aan. Nieuwe woningen tellen niet mee in de geluidsstatistieken. In alle sommen wordt gerekend met woningaantallen uit 1990. Van Egmond: 'Leg dat maar eens uit aan een bewoner van een nieuwe VINEX-wijk. U telt niet mee, want uw woning stond er nog niet in 1990. Het wordt er niet geloofwaardiger op.'

De vijfde baan, nu Polderbaan genoemd, ging in de zomer van 2003 open. De 'milieubaan' bleek in werkelijkheid tot een verschuiving van de overlast te leiden. In Amsterdam en Amstelveen werd het stiller, maar bewoners van tientallen andere gemeenten als Castricum, Uitgeest en Velsen zagen tot hun schrik opeens vliegtuigen laag overkomen. Sindsdien regent het klachten. Opnieuw leek het alsof de overheid omwonenden voor de gek had gehouden.

En daarmee was de campagne 'Vergroot het wantrouwen' nog niet voorbij. Schiphol droeg daaraan in 2003 nogmaals stevig bij door een rekenfout te maken. De capaciteit van de Polderbaan werd te hoog ingeschat en die van de Zwanenburgbaan te laag. Het gevolg: een daling van de capaciteit met 100 duizend vluchten. Om dat rampscenario te voorkomen stelde de politiek in allerijfde normen bij. Schiphol sprak zelf van dommigheid, maar omwonenden waren ervan overtuigd dat de luchthaven expres een fout had gemaakt om de capaciteit te vergroten. Rond Schiphol hebben compleidenkers vrij spel, omdat niemand kan uitleggen hoe de berekeningen zijn gemaakt.

Volgens Wouter van Dieren gaat het hele luchthaven-dossier mank aan gebrek aan objectiviteit, aan controleerbare wetenschappelijke feiten. Van Dieren houdt zich al decennia lang bezig met vraagstukken van milieu en maatschappij, en is directeur van het Instituut voor Milieu- en Systeemanalyse (IMSA).

Het ontbreken van objectieve gegevens geldt voor de werkelijke economische waarde van Schiphol, maar ook voor het geluid. Omdat een behoorlijk meetsysteem ontbreekt, zegt Van Dieren, en objectief controleerbare kennis dus ook, 'praat je per definitie over niks'. Of in elk geval over verschillende zaken. Zoiets voedt de argwaan.

Parlementsleden van VVD en PvdA vroegen Van Dieren in 2005 of hij geen manier wist het wantrouwen tussen de gesprekspartners rond Schiphol weg te nemen. Van Dieren had even daarvoor groot succes gehoekt, door in de discussie over gasboringen in de Waddenzee de de milieubeweging uit te schakelen. Het precies gedaan waarvoor hij nu ook bij Schiphol pleitte: op objectieve wetenschappelijke gronden keuzes maken.

Van Dieren: 'Ze dachten: hij heeft in de Waddenzee de milieujongens het zwijgen opgelegd, misschien lukt hem dat bij Schiphol ook wel.' Maar de uitkomst van objectivering, wist Van Dieren al bij voorbaat, zou bij Schiphol een andere zijn dan in de Waddenzee. 'Ik heb direct gezegd: er komt iets uit dat jullie niet willen.' Namelijk, dat de noodzaak van verdere groei van Schiphol op objectieve gronden niet is hard te maken. Sterker. dat het best eens zo zou kunnen zijn dat de kosten - die van milieu, gezondheid, infrastructuur en maatschappij meegerekend - van het huidige Schiphol de baten verre overtreffen.

Schiphol-directeur Cerfontaine leek tijdens een gezamenlijk dinetje geïnteresseerd in Van Dierens objectiveringsnotie. Cerfontaine, zegt Van Dieren, is er nu eenmaal een meester in 'mensen de illusie te geven dat hij meedenkt'. Maar aangezien hij ook 'bioedintelligent' is, wist Cerfontaine onmiddellijk dat zijn bedrijf geen baat had bij Van Dierens wetenschappelijke objectivering. 'Objectivering maakt de discussie minder ingewikkeld. Daar heeft de luchtvaartsector geen belang bij.

'Ik zie graag een vliegtuig. Maar veertig achter elkaar wordt teveel'

Die heeft meer baat bij vissen in troebel water.'

Vorig jaar december hadden de negentien omwonendenplatforms een bijeenkomst met de Schipholdirecteur, waarin gesproken zou worden over nieuw overleg tussen de betrokkenen. Dat gebeurde op basis van een door Van Dieren ontwikkeld model. Onder de aanwezigen heerste optimisme: Cerfontaine leek bereid mee te gaan in de gedachte dat overleg op basis van harde feiten het beste was.

Andere gezicht

Maar de vergadering was nog niet begonnen, of Cerfontaine liet zijn andere gezicht zien. Hij verklaarde het overleg best te willen voortzetten, maar dan uitsluitend op de voorwaarde dat de platforms bij voorbaat akkoord zouden gaan met een groei van het aantal jaarlijkse vliegbewegingen tot 600 duizend. ongeveer 50 procent meer dan nu. Daarmee was het gesprek ook direct gestrandt. De bewonersvertegenwoordigers, onder wie ook Rob van den Brink, stapten opwoedend, verbijsterd, gefrustreerd.

Van Dieren: 'De door Schiphol gewenste uitkomst van het overleg stond dus al vast. Ongelooflijk. Deed hij het wéér, voor de zoveelste keer. Hij doet niets liever dan alles en iedereen de hele dag bespelen. Beslissingen nicemt hij niet langs publieke normen en waarden of vanuit de gedachte van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Het gaat om groei. Cerfontaine stelt er een geweldig genoegen in iedereen steeds weer te slim af te zijn. En hij heeft voorlopig het rijk alleen. De politiek geeft hem alle ruimte.'

En die is daarmee mede verantwoordelijk voor het groeiende wantrouwen jegens de vrijstaat Schiphol. Van Dieren: 'Bij grote multinationals als Unilever en Shell is alles transparant, maar bij Schiphol kom je er niet achter wat bijvoorbeeld de drijvende kracht is achter de gedachte dat altijd moet worden doorgegaan op de oude weg: groei. Schiphol is een geprivatiseerde staat zonder gemeenteraad.'

Zelfs de Evaluatie Schipholbeleid, een vermoedelijk nooit eerder vertoonde exercitie in het analyseren en beoordelen van overheidsbeleid, leidt tot wantrouwen. De enorme stapel rapporten die in middels is geproduceerd bezorgt Kamerleden overuren, maar is voor de gewone burger helemaal niet meer bij te houden. Olav Bijvoet, hoogleraar in ruste en actief in de Schipholdiscussie vanuit zijn woonplaats Castricum: 'Er zijn zoveel rapporten, dat niemand er meer een weg in vindt. Dat is tactiek. Als er een probleem is, wordt gewoon het aantal rapporten vermenigvuldigd.' Bijvoet begint de hoop dat het ooit écht nog eens wat wordt met het Schiphol-debat meer en meer te verliezen.

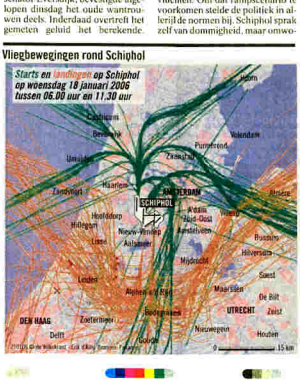
Marlies Havink is lid van het POVS in Velsen. Ook zij is sceptisch en zegt: 'Ik moet constructief voorstellen blijven doen. Moet blijven volhouden. Anders houd ik niet meer van mezelf. Dat wil niet zeggen dat ik nog gelóóf dat het helpt. Maar als ik niks doe, ben ik ook nog medeplichtig.'

De PVOS diende een uitgebreid verbetervoorstel in. Havink: 'Als door onze verbetervoorstellen de overlast vermindert, betekent dat onder de huidige omstandigheden dat Schiphol méér mag groeien. Want daarmee groeit de totale geluidsruimte. Je zou dus kunnen zeggen dat onze voorstellen creëren we onze eigen strop.' Bij de platforms bestaat niet de indruk dat de verbetervoorstellen erg serieus worden genomen. Van den Brink: 'Ik zie nog hoopvolle signaaltjes. Maar in mijn achterhoofd houd ik er rekening mee dat alles in de prullenbak verdwijnt. Nou ja, ik wil er niet al te cynisch over doen. Dankzij Schiphol ontmoet je nieuwe mensen, ga je nog eens de kroeg in.'

In april wordt duidelijk waartoe de evaluatie van het Schipholbeleid heeft geleid. Van den Brink: 'Zoiets kun je één keer doen. Wij zijn geen dissidenten of querulanten. We zijn netjes. Maar we worden niet altijd netjes behandeld. Als er straks uitsluitsel komt, en er verandert wéér niks, dan gaan we herrie maken. Dan wordt het een oorlogsverklaring.' Van den Brink hoorde recentelijk hoe een 'zeer beschaafde, oudere heer' zich bereid toonde in dat geval 'de voortuin van Cerfontaine om te gaan ploegen'.

'Wist je dat Schiphol plannen heeft om een binnenhaven te gaan graven?', zegt de stem aan de telefoon. 'Ékht waar. Een binnenhaven aan de A4. Dat is toch te gek voor woorden. Ze doen gewoon waar ze zin in hebben.'

De Polderbaan bij Zwanenburg.

FOTO JOOST VAN DEN BROEK DE VOLKSKRANT

Vliegbewegingen rond Schiphol