

Zwanenburg ligt er de dag na de opening van de nieuwe Polderbaan stil bij. De bewoners van het dorp, dat al dertig jaar pal onder de aanvliegeroutes ligt, zijn murw. Omdat de nieuwe 'milieubaan' het dorp zou ontlasten, gingen politiek en bewoners jaren geleden akkoord. 'Maar dertig jaar lang heeft Schiphol ons voorgelogen.'

JURJEN VAN DE POL

VANUIT DE BUNGALOW van huisarts in ruste Cees van Ojik strekken de eilanden zich uit tot in de verte. Daar begint Schiphol. Toen Van Ojik zich eind jaren zestig als jonge arts in het dorp vestigde, raakte hij betrokken bij de luchthaven. Hij was onder meer woordvoerder van De Lastige Zwanenburger, een radicale actiegroep die in de jaren zeventig met legendarische acties de dialoog met de luchthaven weer op gang probeerde te brengen.

Maandag maakte Schiphol tijdens de opening van de Polderbaan verkapt bekend dat het de Zwanenburgbaan niet wil ontlasten, zoals het jarenlang heeft verkondigd. Door een 'rekenfout' moeten geluidsnormen worden opgehoogd. Schiphol wil, tegen de afspraken in, beide banen maximaal gebruiken. De luchthavendirectie vertrouwt erop dat het huidige centrumrechtse kabinet de milieunormen oprekt. Staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen heeft inmiddels onderzoek aangekondigd.

De Zwanenburgers zijn verdeeld over de luchthaven. Voor velen betekent Schiphol hun brood, maar niet hun nachtrust. De 3500 woningen in het dorp hebben verreweg de meeste geluidsoverlast, ruim tweehonderd procent meer dan elders. "En dat hebben we jaren geslikt," aldus Van Ojik. "Ik heb altijd gezegd: Als de vijfde baan er is, wordt de herrie minder."

De bewoners, provincie en Kamer gingen om die reden akkoord met de uitbreiding van de luchthaven. De nieuwe baan, parallel aan de Zwanenburgbaan, ligt namelijk een stuk westelijker. De landende en startende

machines scheren hierdoor niet meer over het dorp, maar vliegen over de lege weilanden.

De belangenbehartiger van de Zwanenburgers overlegt in verschillende fora met rijk, luchthaven, luchtverkeersleiding en omliggende gemeenten. "De belangenorganisaties en gemeenten zijn woest. Schiphol heeft ons jarenlang in de luren gelegd."

De 150.000 duizend vliegbewegingen die boven het dorp plaatsvinden, veroorzaken veel herrie. De ingebruikneming van de Polderbaan zou leiden tot een daling naar 85.000 vliegbewegingen boven Zwanenburg in 2005. Maar daar hebben de Zwanenburgers een hard hoofd in.

Geluidsgrens

In het verleden is overeengekomen dat maximaal tienduizend woningen last mogen hebben van het gevlieg. "Als de overlast boven de geluidsnorm komt, heb je officieel last," zegt Van Ojik. Woningen moeten dan worden afgebroken. Maar tot die geluidsgrens bereikt is, kan de luchthaven de gehinderde woningen zonder sanctie extra belasten. En dat is nu precies wat er gebeurt, de rekenfout die Schiphol gemaakt zou hebben is een leugen, zegt Van Ojik. "Dat was onder directeur Smits niet



gebeurd, dat was een integere man. De nieuwe directeur, Cerfontaine, is een meedogenloze manager die op ramkoers ligt."

Het overleg kan nu wel worden opgedoekt, zegt de belangenbehartiger. Als nu een nieuwe radicale actiegroep zou ontstaan, kan die rekenen op steun van veel Zwanenburgers.

Van Ojik was betrokken bij De Lastige Zwanenburger die in de jaren zeventig furore maakte. De groep bedacht 'de zeven plagen van Schiphol'. Keurige Zwanenburgse huismoeders begonnen met het loslaten van mui-

Onderzoek wanbeheer bij isolatie woningen

PAROOL 256603

(Van onze redactie economie)
AMSTERDAM - De Algemene Rekenkamer onderzoekt of sprake is van wanbeheer bij het isoleren van woningen rondom Schiphol tegen vliegtuiglawaai. De kosten van het isolatie- en sloopprogramma zijn opgelopen van 235 miljoen naar 410 miljoen euro.

De overheid schiet het bedrag voor, maar de luchtvaartsector moet uiteindelijk voor de kosten opdraaien. Schiphol-reizigers moeten een toeslag van 80 eurocent op hun vliegticket betalen tot het hele lawaai-project is afbetaald.

De luchtvaartsector klaagde onlangs bij staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen (Verkeer) over de forse overschrijdingen bij het Project Geluidsisolatie Schiphol (Progis), dat onder de verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat valt. Ook de accountantsdienst van het ministerie en de Rekenkamer uitten eerder al kritiek op het financieel beheer bij het isolatieproject.

De kosten voor het project zijn volgens Schultz totaal uit de hand gelopen door vertraging van het project en stijgende marktprijzen. Schultz stelt Progis nu onder curatele. Het onderzoek van de Rekenkamer moet begin volgend jaar klaar zal zijn.

Rondom Schiphol - vooral in Aalsmeer, Zwanenburg-Halfweg en Amstelveen-Noord - zijn duizenden huizen geïsoleerd omdat ze binnen de geluidszone van de luchthaven liggen. Het project, dat in 2000 had moeten zijn afgerond, is bijna klaar. Nog 150 huizen in Assendelft, Aalsmeer en Oude Meer worden aangepakt. Verkeer en Waterstaat besloot onlangs extra geld beschikbaar te stellen voor het isoleren van die woningen.

Het project startte al in 1984 met de isolatie van ruim 4300 woningen. Zes jaar geleden werd het aantal huizen, vanwege de groeiplannen van Schiphol, fors uitgebreid. In totaal zullen na afronding circa 16.000 woningen zijn aangepakt. Bij circa 80 procent zijn geluidwerende voorzieningen aangebracht.

De herrie van Schiphol

Waar veroorzaken de Polder- en Zwanenburgbaan het meeste lawaai?



gedraaide Zwanenburgbaan komen of Schiphol zou verplaatst worden. Maar de recessie van begin jaren tachtig maakte een einde aan alle plannen. Schiphol modderde voort op dezelfde weg zonder duidelijke keuzes te maken.

De huisarts benadrukt dat er grote fouten zijn gemaakt. "Een luchthaven van dit formaat hoort niet thuis in de dichtbevolkte randstad." Het is niet alleen de geluidsoverlast waar Zwanenburg mee kampt. In de veertig jaar dat de huisarts praktijk hield, heeft hij zes maal zo veel gevallen van longkanker geconstateerd als het landelijk gemiddelde. Maar een representatief medisch bevolkingsonderzoek is er in Zwanenburg nooit geweest.

Schiphol ontkent dat het de Zwanenburgers een loer draait. De Zwanenburgbaan wordt 's nachts immers niet meer gebruikt.

"Een drogreden," pareert de huisarts. "Er wordt al tijden nauwelijks meer gevlogen 's nachts, dat heeft niet met die nieuwe baan te maken."

Hoort u de vliegtuigen nog? "Ik behoor tot die veertig procent die zich er niet echt meer aan stoort. Alleen als ik met dit mooie weer in de tuin zit, ergert het me."

zen in de stationshal van Schiphol. Beelden van brandende autobanden op de toegangswegen naar de luchthaven gingen de hele wereld over. De actievoerders slaagden er met het oplaten van heliumballonnen met stroken zilverpapier erin de radar te storen. Rookbommen in de vertrekhal leidden in het buitenland tot verontruste reacties. De Haarlemse officier van justitie vergeleek de actievoerders met de Rote Armee Fraktion.

Die acties hadden effect, benadrukt Zwanenburg. De Tweede Kamer was om, er zou een