

Herrie in de polde

Hartstikke mooi, dat er in een zone rond Schiphol niet te veel herrie gemaakt mag worden. Behalve voor mensen die net wat verder weg wonen, want boven hún hoofd mag zo'n beetje alles. 'Waarom zou de verkeersleiding zich druk maken over de overlast bij Castricum of Heemskerk als dat toch niet meetelt?'

**Door Michiel Hulshof
en Elma Verheij**

Wonen in Stellinghof Vijfhuizen, een van 's lands jongste Vinex-lokaties, strategisch gelegen tussen Amsterdam en Haarlem. Een uitgelezen kans voor wie 'eigenlijk het liefst buiten wil wonen maar het contact met de bewoonde wereld niet wil verliezen'. Jubelt althans de brochure van makelaars Vlieg en Van der Steege. Het chique drukwerk wordt verluchtigd met kleurige afbeeldingen van imposante bossen, negentiende-eeuwse molens en pittoreske ophaalbruggen. De route naar deze buitenkans voert overschilderachtige polderweggetjes, langs romantische woonboerderijen. En in de verte gloort zowaar een molen. Tot zover heeft de folder geen woord te veel beloofd. Eerder te weinig. Want door het rustieke landschap hobbelt ook nog een colonne groot uitgevallen zwanen. KLM-zwanen, wel te verstaan. Ze taxiën op weg van thuis-haven Schiphol naar de Polderbaan, die verrassenderwijs naast de nieuwe woonwijk is gesitueerd. Dat hadden de makelaars er niet bij verteld. Een paar kilometer verderop ligt Vinex-lokatie Floriande. De nieuwste

wijk van Hoofddorp telt 6850 woningen, die in 2005 klaar moeten zijn. Evenals in de aanpalende Vinex-locatie Getsewoud te Nieuw-Vennep, 5900 woningen, wordt het geluid van landende vliegtuigen op de nabijgelegen Kaagbaan nu nog overstemd door bouwverkeer.

Terwijl Schiphol mag groeien en de naburige gemeenten doorgaan met het bouwen van huizen, heeft de overheid plechtig beloofd dat het geluid van onze nationale luchthaven niet méér mensen uit de slaap zal houden. Moge dit de leek ongeloofwaardig in de oren klinken; Den Haag heeft een tijdje geleden al polderend een ingenuieuze oplossing bedacht.

Hoe het konijn uit de Haagse hoed is getoverd, valt eenvoudig uit te leggen. Neem een stafkaart van Schiphol en een viltstift. Teken een gebied rond start- en landingsbanen, waarvan u veronderstelt dat de decibellen daar wel érg hard klinken. Noem dat gebied 'geluidszone'. Bepaal dat dáár niet mag worden gebouwd en dat dáár het vliegtuigeluid niet mag toenemen. Daarna kunt u zichzelf feliciteren. Schiphol is gelukkig, de betonmolens

van de woningbouw kunnen blijven draaien en voor het milieu schijnt het ook een opsteker te zijn.

Wat dit compromis voor het gebied buiten de geluidszone betekent, mag inmiddels bekend zijn. Overdreven of niet, boze burgers in Castricum, vijftientwintig kilometer ten noorden van de Polderbaan, verzekeren dat ze 'de vliegtuigen vanuit hun tuinstoel kunnen aanraken' en uit angst dat 'de Boeings elke minuut op het dak landen', een veilig heenkomen in de kelder zoeken. De burgemeester van het aanpalende dorp Uitgeest heeft voorgesteld de Polderbaan om te dopen in 'Uitgeesterbaan'. Hij heeft voorlopig te horen gekregen dat hij niet moet zeuren. Net als Amsterdam, Zaandijk, Wormerveer, Heemskerk, Beverwijk, Velsen-Noord of Velsbroek ligt zijn gemeente buiten de geluidszone. Daarbinnen mogen bewoners spreken van 'ernstige hinder', daarbuiten is enkel sprake van 'hinder'. En dat telt niet.

Zo zal het ook de bewoners van de nieuwbouwwijken in de Haarlemmermeer vergaan. Voorlopig zijn ze druk in de weer met het opleuken

van de nieuwe aanwinst – 'u moest eens weten hoe blij ik ben dat ik weg ben uit de Bijlmer'. Maar wat als straks de eettafel eindelijk de juiste plek heeft gevonden, de tuinverlichting werkt en de oprijlaan van kleurige siertegels is voorzien? Als bovendien de handige en hulpvaardige buurman in zijn eigen huis maar aan het boren blijft en de school en de winkels toch nét iets verder liggen dan gedacht? Als, kortom, het nieuwtje van het 'wonen in de polder' ervan af is? Dan klinken de overvliegende Boeings, DC-10's of Fokker-70's wellicht een stuk harder en is een telefoontje naar 020-6015555, Klachtenlijn Schiphol, snel gemaakt. Het onbehagen zal welwillend worden aanhoord, genoteerd en gerubriceerd. Er zal statistiek op worden losgelaten, de media zullen uitrukken en er zullen kamervragen worden gesteld. De uitkomst staat bij voorbaat vast: de woningen liggen niet in de geluidszone. Met andere woorden: wel hinder, geen ernstige hinder. En, we zeiden het al, dat telt niet.

'Het is alsof je in een hoekje van je tuin het onkruid wiedt,' zegt PvdA-kamerlid Diederik Samsom, 'en dan zegt: zó, dat ziet er prachtig uit, terwijl achter je rug de brandnetels tot schouderhoogte groeien.' Hij wil dat de 'kultnorm' van de geluidszone op de helling gaat. Je kan klagers die toevallig buiten dat gebied wonen toch moeilijk helemáál in de kou laten staan. 'Misschien moeten we denken aan een betere spreiding,' oppert hij. 'Wat meer vliegtuigen over Amsterdam en wat minder over Castricum.' Zijn VVD-collega Paul de Krom adviseert hem de suggestie te bewaren tot 2005, zoals de afspraak is. Dan ligt er een advies van de commissie-Eversdijk en wordt het nieuwe stelsel geëvalueerd. 'Dat biedt de hele Kamer de gelegenheid om met open vizier de zaak weer te bekijken.' Maar voor Samsom staat het al vast: 'Het huidige systeem met de geluidszone functioneert niet.' Samsom krijgt steun uit onverdachte hoek. Benno Baksteen, voorzitter van Platform Nederlandse Luchtvaart en zelf piloot, spreekt eveneens van 'kultnormen'. 'Ze zijn niet gericht op het oplossen van het geluidsprobleem. Woon je binnen de geluidszone, dan heb je zogenaamd overlast, woon je daarbuiten, dan zogenaamd niet.' Dit

idee fixe leidt ertoe dat de slaapkamers aan de ene kant van de straat geïsoleerd worden, terwijl de andere kant van de straat het nakijken heeft – sorry, mevrouw, net over de grens.

En dat terwijl de mate van geluidsoverlast bij uitstek individueel wordt bepaald, zegt Baksteen. 'De ene heeft sneller last dan de ander.' Den Haag moet een keuze maken, vindt hij. Wie besluit dat Schiphol mag groeien, moet ook de consequenties onder

'Den Haag moet uitgaan van het gegeven dat vliegtuigen geluid maken'

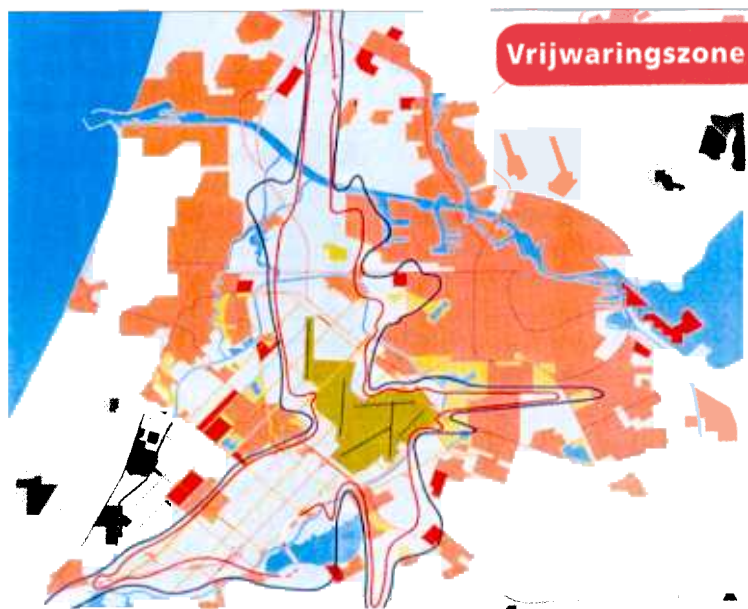
ogen zien. Hij adviseert Den Haag uit te gaan van het gegeven dat 'vliegtuigen geluid maken', en dat 'bewoners in de buurt van een luchthaven daar last van kunnen hebben'.

Demensen met de meeste overlast zou vervangende woonruimte kunnen worden aangeboden, of een financiële compensatie. 'Dat helpt veel beter dan papieren geluidszones, handhavingpunten of meetkastjes.' Nabij de luchthaven van Boston, vertelt Baksteen, betalen bewoners minder onroerendgoedbelasting. Voor sommigen aanleiding er juist heen te verhuizen.

De overheid moet eerlijk zijn. Buiten de 'geluidszone' is het niet ineens muisstil. Baksteen: 'Goede voorlichting ontbreekt.' Hij wijst op de gemeente Amsterdam, die de nieuwbouwwijk Middelveldse Akerpolder in de jaren negentig aanpreeft als een 'oase van rust', terwijl de woningen pal onder de uitvliegroute van de Zwanenburgbaan kwamen te liggen.

Of neem bijvoorbeeld de Amsterdamse nieuwbouwwijk Meer en Oever. De wijk zal zelfs in de zogeheten 'vrijwaringszone' verrijzen, waar niet meer mag worden gebouwd. Had dat voornemen niet 'een hoog gehalte van de kat op het spek binden?' vroegen VVD-kamerleden Te Veldhuis en Verbugt. Henk Kamp, toen nog minister van Vrom, onderkende 'het spanningsveld'. Maar, zo bezwoer hij, 'ik heb als voorwaarde aan de gemeente Amsterdam gesteld dat een goede





communicatie vooraf essentieel is'. Wie wil weten waaruit die 'goede communicatie' bestaat, kan terecht op www.meerenoever.nl. 'Rust en ruimte in Amsterdam' worden beloofd. De enige verwijzing naar de nabijgelegen luchthaven bestaat uit een over het scherm heen en weer fladderende reiger.

Een luchthaven die wil groeien, een overheid die woningen wil bouwen en een milieubeweging die het vliegverkeer wil afremmen – de drie houden elkaar gevangen in een onmogelijk stelsel van afspraken, regels en normen. Diederik Samsom, zelf afkomstig uit de milieubeweging, weet als geen ander hoe moeilijk het zal zijn dat moeilijke compromis 'open te breken'. Hij vreest dat de milieubeweging dwars gaat liggen. 'Ze zijn als de dood dat Schiphol de invoering van nieuwe regels zal misbruiken om nóg verder te groeien.' Het wantrouwen tussen de milieubeweging en Schiphol is groot, zegt Samsom. Mocht hij voorstellen Schiphol morgen te sluiten, dan zouden sommigen dat zien als 'slinkse truc om tien kilometer verderop een nóg grotere luchthaven aan te leggen'. De discussie over Schiphol, zegt hij, 'wordt gevoerd door ingegraven diephards met onwrikbare standpunten die zich in superdiepe loopgraven hebben verscholen'. 'De discussie is ontspoord,' beaamt Benno Baksteen. 'Ook Schiphol ziet geen belang in loslaten van de huidige afspraken. Nu weten ze waar ze aan

Binnen de blauwe lijnen mag niet meer gebouwd worden. Binnen de rode mag dat in de toekomst niet meer. De donkerrode blokken zijn recent gebouwd

toe zijn.' De luchthaven is bang dat verandering leidt tot de eis om minder te vliegen.

Van de overheid valt ook niet te verwachten dat ze de eigen polderoplossing om zeep helpt. Den Haag is voornemens honderdvijftigduizend woningen te bouwen in de noordelijke randstad, pal tegen de vrijwaringszone aan. Zo'n enorme hoeveelheid nieuwe woningen, vlak bij onze nationale luchthaven, gaat de gemeente Haarlemmermeer wat ver. Voorlopig houdt het college van burgemeester en wethouders aldaar het op negentienduizend extra woningen, passend binnen 'het ontspannen en suburbane karakter' van de gemeente. 'Je kan niet zeggen,' constateert VVD-kamerlid Paul de Krom, 'dat hier sprake is van gecoördineerd overheidsbeleid.'

'Laatik vooropstellen,' zegt Milo Schoemaker, wethouder ruimtelijke ordening te Haarlemmermeer, 'het gemeentebestuur heeft dit niet zelf bedacht. Dit zijn rijksbeslissingen die wij als lagere overheid hebben te respecteren.' Het 'aspect geluid' is wel aan de orde geweest bij de bouwplannen, maar niet érg lang, zo begrijpen wij. 'Alles past binnen de wettelijke kaders.' Over folders van makelaars die rust en ruimte beloven en de nabijheid van Schiphol maar liever wegmoffelen,

beslist de wethouder evenmin. Als wij hem een wervende tekst voorlezen die toekomstige bewoners naar de rust en ruimte van Vijfhuizen moet lokken, ondertekend door de 'wethouder-vixen' van Haarlemmermeer, moet Schoemaker ons wederom teleurstellen. 'Ik ben wethouder ruimtelijke ordening.'

Hoe ingenieus het idee ook is, de geluidszone zorgt er vooral voor dat heel veel mensen die er net buiten wonen, de hele dag de ruiten horen rinkelen. Het lijkt VVD-kamerlid Paul de Krom daarom geen slecht idee toekomstige bewoners een contract te laten tekenen, waarop ze te kennen geven zich ervan bewust te zijn dat Schiphol om de hoek ligt.

Gezagvoerder Paul Heumen, die we in KLM-ornaat op straat treffen, had ook graag vooraf willen weten wat hem boven het hoofd hing. Sinds de opening van de Polderbaan is zijn woon- en werkgot te Hoofddorp er behoorlijk op achteruit gegaan, vertelt hij. Terwijl dat, weet de piloot, helemaal niet hoeft. Hij zet zijn koffer neer, neemt de stafkaart van Schiphol van ons over en legt uit wat er zoal mogelijk is om de hinder te beperken. Bij Castricum kan hoger worden gevlogen. Weesp, Diemen, de Bijlmer plus Amstelveen vallen te vermijden als de route over het

'Het huidige systeem met de geluidszone functioneert niet'

IJsselmeer vaker mocht worden gebruikt. De opgedragen lage snelheid (landingskleppen open, dus veel lawaai), om bij de landing zo min mogelijk geluid te veroorzaken (vanwege de geluidszone) lijkt hem maatschappelijk zo langzamerhand niet meer acceptabel. 'Die hele Polderbaan,' vindt hij, 'is overbodig. Alleen maar bedoeld om Zwanenburg een paar decibellen geluid te besparen. Biedt die mensen iets anders aan, koop ze uit, doe wat!'

Henk de Vries, voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, ziet ook een mogelijkheid. Hij legt het verschil uit tussen hoog

binnenkomen (zoals bij Heathrow) en laag binnenkomen (zoals bij Schiphol). Boven de Londense luchthaven worden vliegtuigen op een hoogte van zesduizend voet verticaal gestapeld zodat ze in één vloeiende lijn achter elkaar kunnen landen. In Nederland gebeurt dit 'ritsen' op een hoogte van tweeduizend voet. 'Dan moeten de vliegtuigen flappen uit, je maakt een bocht hier, maakt een bocht daar, je remt af, geeft gas bij. Op die hoogte geeft de vliegtuigen natuurlijk meer lawaai op de grond. Waarom Schiphol die methode niet toepast, lijkt hem 'een goede vraag. Benno Baksteen meent te weten wat het beletsel is: de vermaledijde polderoplossing van Den Haag met de geluidszone. 'Waarom zou de verkeersleiding zich druk maken over de overlast bij Castricum of Heemskerk dat toch niet meetelt? En bovendien andere aanvliegroutes of landing procedures zouden ertoe kunnen leiden dat Schiphol per uur minder vliegtuigen kan verwerken.'

Woordvoester Marjolein Wentjes schetst de complexe problematiek van Luchtverkeersleiding Nederland. 'We moeten ons het luchtruim voorstellen als 'een driedimensionaal wegensysteem' met 'afslagen', 'kruisen', 'parkeerterreinen', 'gebodsverbodsborden' – en dit allemaal gebaseerd op wetgeving die met pijn en moeite bij elkaar is vergaderd. Veiligheid staat uiteraard voorop, capaciteit en milieu strijden om de tweede plaats. 'Wat de vlieger vanuit zijn cockpit waarneemt, is maar een klein stukje. Wij overzien het grote verband, daarin past 'ritsen' wat hoger in de lucht niet zo maar.'

Uiteraard, er valt van alles te optimaliseren. Maar de hele boel op de schotel. 'Dat gaat niet lukken in één, twee, of vijf minuten. Dan zouden we misschien in de problemen kunnen komen met ófwel de veiligheid, ófwel de capaciteit, ófwel de milieunormen bovendien: het nieuwe stelsel is net in gebruik genomen. Laten we toch eens even afwachten.'

Afwachten, vooruitschuiven, hopen dat het overwaait. Als het vliegt een beetje meewerkt, is de volgende zomer misschien niet zo godverget. Al die open ramen! Al die mensen in de tuin! Daar is geen geluid net tegen bestand. ■