

# 'Vluchten kan niet meer'..... in gesprek met Eef Haverkort en Kees van Ojik

In het rapport met deze veelzeggende titel verlaat de Raad van Verkeer en Waterstaat de z.g. dubbeldoelstelling: de groei van Schiphol tot een Mainport zonder dat de geluidsoverlast daarbij in belangrijke mate zal toenemen. De Raad voor Verkeer en Waterstaat geeft nu onomwonden toe dat dit niet mogelijk is; aangezien Schiphol economisch van levensbelang is, moeten de gestelde geluids- en milieunormen worden opgerekt. Naar aanleiding van twee artikelen over dit onderwerp in De Volkskrant van vrijdag 1 juli stelden we aan Eef Haverkort, vice-voorzitter van de Dorpsraad 'Zwanenburg-Halfweg' en woordvoerder Schipholzaken – en tevens aan Kees van Ojik, lid van het CROS en voorts woordvoerder van de studiegroep Geluidshinder Zwanenburg-Halfweg, de volgende vragen.

■ Letty Schut

**Eef Haverkort**

*Wat vindt u ervan dat de Raad voor Verkeer en Waterstaat, net nu de verbetervoorstellen voor de evaluatie van het Schipholbeleid op 1 juli in Den Haag moeten liggen, haar advies uitbrengt? Is het niet bedenkelijk dat in de Raad die het advies uitbrengt zo veel mensen zitten die voor Schiphol of daaraan gelieerde instellingen werken of hebben gewerkt? Kan men zo wel spreken van een onafhankelijk advies?*

**Haverkort antwoordde op deze vraag als volgt:**

Dat juist nu dit advies wordt uitgebracht is natuurlijk niet toevallig. Het is een lobbyactiviteit en dit soort activiteiten worden altijd zorgvuldig gepland. Een verklaring kan zijn dat men de kamerleden niet op reces wilde laten gaan zonder flink tegengas te geven aan alle voorstellen die in het kader van de evaluatie zijn gedaan door belangenbehartigers

van milieu en omwonenden. De raad is niet onpartijdig in die zin dat zij de belangen van de luchtvaartsector niet afweegt tegen die van milieu en inwoners. Het is blijkbaar de taakopvatting van de leden van de Raad dat zij over vliegtuigen gaan en het Ministerie van VROM over mensen. Het is al lang bekend dat ook de ambtenaren van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zonder meer gaan voor de belangen van de sector en dat in deze Raad zoveel mensen zitten die belang hebben bij de uitkomst van de evaluatie is dan ook niet vreemd. Zoals veel belangenbehartigers van milieu en omwonenden zeggen: "Schiphol en V&W zijn twee handen op een buik". Of de Minister zelf zich ook zo zal opstellen is nog even afwachten.

**De tweede vraag luidde als volgt:**

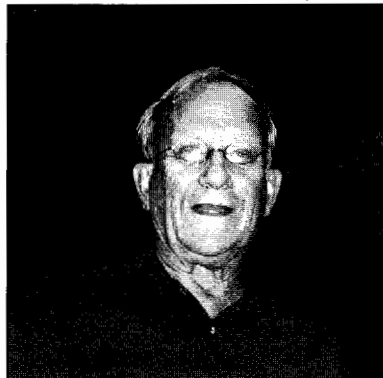
*Worden naast alle gezondheidseffecten voor omwonenden, de schade aan het milieu en het risico van een vliegtuigramp wel voldoende in overweging genomen als men een groei mogelijk wil maken tot 800.000 vliegbewegingen in 2020?*

Nee. Zoals ik al zei, daar houdt men eigenlijk geen rekening mee en het advies gaat er ook niet over. Wel wordt erkend dat deze effecten er zijn. Men zegt gewoon: en dus moeten die mensen weg. Je kunt zeggen: de Schiphol lobby heeft haar masker afgezet en laat voor het eerst zien hoe lelijk haar gezicht is. Men wil maximaal kunnen groeien en heeft voor de omwonenden maar één boodschap: "Wegwezen!". Zij stellen ongeneemd voor om in het verlengde van de banen die men dag en nacht maximaal wil kunnen gebruiken, een spoor van ontwrichting door woonkernen te trekken. Waaronder Zwanenburg en Halfweg. Het is bijna niet te geloven.

**En tenslotte:**

*Vechten we niet tegen de bierkaai?*

Dat denk ik niet. Het verleden heeft geleerd dat verzet tegen vermijdbare hinder wel degelijk helpt. Zou dat er niet geweest zijn dan zouden onze dorpen er vandaag de dag veel beroerder voor staan. We moeten dit advies ernstig nemen als waarschuwing met wat voor een lobby we te maken hebben. Daar hoeven we vanaf nu geen illusies meer over te hebben. Tegelijkertijd moet je je realiseren dat het om een advies gaat over één zijde van de medaille. De andere kant zal in de evaluatie en in de politieke discussie daarna ook aan bod komen. Daarnaast zijn de kosten die met de uitvoering gemeend zijn op de

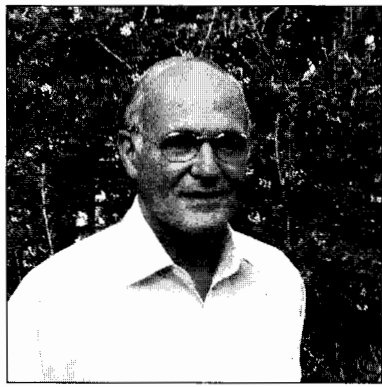


*Haverkort op onze vragen was hij het volkomen eens; hij voegde er vervolgens aan toe:*

Wat ik het meest schokkend vind, is dat de Raad als onafhankelijk adviesorgaan, zich zo uitdrukkelijk onderdeel maakt van de Schiphollobby. Ik heb de afgelopen twee weken een uitgebreide ontmoeting gehad met Cerfontaine en Hartman (directeur-KLM) waarbij hun ideeën voor de toekomst uitvoerig zijn besproken, de laatste maal in het bijzijn van de staatssecretaris. De bewoners-vertegenwoordigers van de CROS hebben daar fel tegengas gegeven en schriftelijk tegenvoorstellen ingediend. Het stuk van de Raad is praktisch een blauwdruk van het sectorstuk. In de literatuur zou het onder plagiaat genoemd worden. In mijn gesprek met de Zeeuw gisterochtend hoorde ik bijna een echo van de argumenten van Cerfontaine. Ik weet zeker dat dat geen toeval kan zijn. Ik heb ook alleen de economische argumenten gehoord en ze zeiden dan ook glashard, dat de mythe van de dubbeldoelstelling nu maar eindelijk ten graven moest worden gedragen. In het bijzijn van de staatssecretaris ontkenden ze het gezegd te hebben. Ze willen weer 4 handhavingpunten oprekken, waarschijnlijk twee ten zuiden van Zwanenburg (ik denk de punten 17 en 18). Na het herstel van het invoerfoutje zou dat dan de tweede verhoging in twee jaar worden. De Zeeuw gaf overigens toe, dat de hele sloop-en verhuis-regeling nog geen uitgewerkt plan is en dat de 500 miljoen min of meer een losse flodder is en eigenlijk een manier om het schenden van de milieu doelstelling af te kopen.

Van Ojik is voorts nog van mening dat het risico van een vliegtuigramp met alle gevolgen van dien – een en ander naast alle gezondheidseffecten voor omwonenden en de schade aan het milieu – totaal niet in alle overwegingen in de groei van het aantal vliegbewegingen van 400.000 naar 800.000 (in 2020) wordt meegenomen.

*Deze ex-Zwanenburgse huisarts strijdt*



achterkant van een sigarendoos uitge-rekend. In de werkelijkheid zullen die vele miljarden gaan bedragen en daar-voor zie ik niemand de knip trekken. De belangrijkste tekortkoming van het advies is echter dat de onderbouwing van het vertrekpunt 'alles moet wijken voor de luchtvaart' ontbreekt. Daarvoor is een serieuze afweging met andere belangen nodig en die is niet gemaakt. De politiek zal een zo verstrekkend besluit niet nemen voordat dat is gebeurd. Dat weten de heren van de Raad natuurlijk ook. Daarom hebben we ons als Dorpsraad echt afgevraagd wat de werkelijke bedoelingen zijn geweest om zo'n advies op dit moment uit te brengen. De verborgen agenda is eigen aan lobbywerk. Laten wij maar nuchter blijven en doorwerken aan het welzijn van de dorpen waarin we zo graag wonen. De soep wordt.....u weet wel.

### **Kees van Ojik**

*Ook aan Kees van Ojik 'Schipholspeci-alist' bij uitstek legden wij deze vragen voor. Met de antwoorden van Eef*

*Deze ex Zwanenburgse huisarts strijd al 35 jaar tegen een ongebreidelde/ onverantwoorde groei van Schiphol; dankzij hem en zijn medestrijders heb-ben we heden ten dage 70.000 vliegbe-wegingen minder over Zwanenburg/ Halfweg dan waren gepland!*

*Ook in zijn postactieve periode gooit hij de handdoek niet in de ring.*

### **Zo was zijn antwoord op de derde vraag:**

*Dat zou je al 35 jaar kunnen zeggen. Onze tegenstander is zeer machtig (de Schiphollobby). De hoofdredactionele commentaren in De Telegraaf (is nooit anders geweest) maar helaas ook in het NRC waren niet bemoedigend. Maar positief is daarentegen, dat bij een enquête door Maurice de Hond 50% van de bevolking (totale) tegen is om de capaciteit zo ver op te voeren en de milieu doelstelling los te laten. Dezelfde getallen kwamen bij het programma Standpunt N.L. tevoorschijn. Deze getal-len lagen enkele jaren geleden op onge-veer 20%. In de Tweede Kamer heeft het CDA de sleutel in handen, op hun uit-eindelijke houding ben ik niet gerust.*

denk aan de opstelling van Van Geel wat betreft veiligheid. Er is een lichtpunt: de beslissing valt, denk ik, na de volgende verkiezingen. Wij gaan zeker door met de strijd. Daar zullen m.i. twee hoofdlijnen in nodig zijn n.l. het beïnvloeden van de politieke partijen en het ondergraven van de nog steeds onbewezen stelling over de economische betekenis van Schiphol. Schiphol is wel belangrijk, maar over de ideale grootte van de luchthaven is nog nooit een studie gedaan.

N.b. ook de commissie MER (Milieu Effect Rapportage) heeft in het kader van de evaluatie gereageerd. Dit onafhankelijke orgaan, dat alle uitbreidingen van Schiphol op de geldende milieueisen toetst, komt gelukkig met een genuanceerder verhaal en met name met alle pro's én contra's wat betreft de economie van Schiphol.

In een gedegen samenhangend rapport wordt bekeken of de uitbreiding van Schiphol wel alle 'offers' waard is!

"Deze reactie van MER naar de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat mw. Schultz van Haegen klinkt ons als 'muziek in de oren'", aldus van Ojik.