

‘Dit geklungel met Schiphol gaat me aan het hart’

We betalen nu de prijs voor twintig jaar lang verkeerde keuzes over Schiphol, zegt Guus Berkhout. ‘We moeten eindelijk het geluid echt gaan meten’

Door Roger Cohen

‘Dit geklungel gaat me aan het hart’, zegt Guus Berkhout. De emotie spat ervan af als de 78-jarige emeritus hoogleraar praat over Schiphol. Al twintig jaar houdt hij zich bezig met het lot van de luchthaven en zijn omwonenden, maar zijn ergernis wordt alleen maar groter. ‘We hebben zo veel deskundigheid in Nederland, maar Schiphol laat het echt van alle kanten afweten.’

Schiphol worstelt. De luchthaven zit na jaren van forse groei op slot. De opening van luchthaven Lelystad, die moet leiden tot meer ruimte op Schiphol, is al twee keer uitgesteld. Ondertussen brokkelt de maatschappelijke steun voor de Nederlandse luchtvaart in hoog tempo af.

Doodzonde en onnodig, vindt Berkhout, die de problemen op Schiphol wijt aan verkeerde keuzes in de groei, waardoor afspraken met omwonenden niet konden worden nagekomen. Deze week verscheen zijn boek *Schiphol, een visie op de toekomst*. Het moest een kort boek worden. ‘Ik wilde onder de honderd bladzijden blijven. Een dik boek leest niemand.’

De kern van Berkhouts betoog: om het vertrouwen in de luchthaven en het draagvlak voor Schiphol te herstellen moet de overheid de overlast niet langer



‘Zeker 100.000 van de 500.000 vluchten hadden er nooit mogen komen’

berekenen, maar meten met een transparant en rechtsgeldig meetnetwerk. Dat op feiten gebaseerde systeem kan ook de informatie leveren waarmee de overheid omwonenden kan compenseren die buitensporige lawaaihinder ondervinden van Schiphol. De luchthaven moet zich concentreren op economisch belangrijke vluchten.

Het is niet de eerste keer dat Berkhout een eigen geluid laat horen over Schiphol. In 2002 stapte hij op als voorzitter van de onafhankelijke Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid, die toenmalig verkeersminister Tineke Netelenbos moest adviseren over de invoering van nieuwe geluidsnormen voor de luchthaven. De Delftse hoogleraar kon zijn werk niet onafhankelijk uitvoeren en ondervond ‘voortdurende tegenwerking’ van het ministerie. ‘Die periode was voor omwonenden beslissend’, stelt Berkhout. ‘Vanaf die tijd is het bergafwaarts

gegaan.’ Ruim vijftien jaar later is Berkhout alleen maar kritischer geworden over de koers van Den Haag. ‘De politiek heeft elke keer weer de verkeerde keuze gemaakt. Dat kunnen we ze aanrekenen, want ze zijn gewaarschuwd. Ik weet nog goed dat ik tegen mevrouw Netelenbos heb gezegd: het Schiphol-dossier zal de politiek blijven achtervolgen. We zijn er nog steeds mee aan het haspelen.’

V Waarom maakt u zich zo druk?

‘Kijk naar Nederland: export is de basis van onze welvaart. We moeten het dus hebben van goede verbindingen naar de wereld. Al het andere moet daar dienstbaar aan zijn. Maar alle bewindslieden en parlementariërs in de afgelopen tien jaar hebben gewoon toegelaten dat Schiphol vol kwam te zitten met franjevluchten. Dat is de kern van het probleem! Zeker 100.000 van de 500.000 vluchten hadden er nooit mogen ko-

men. Schiphol laat het van alle kanten afweten. Je merkt het al bij het binnenkomen. Het is enorm druk geworden. Overal zie je rijen, bij de incheckbalies, bij het beveiligingspersoneel, de paspoortcontrole. Dat komt doordat er overal geknepen wordt. Ze hadden de winst niet moeten doorsluizen naar Den Haag, maar moeten investeren in een beter Schiphol! Hoe kun je als overheid zeggen dat de luchthaven vreselijk belangrijk is, en ondertussen elk jaar € 150 mln aan dividend uit de kas halen, terwijl je ziet dat een aantal dingen niet goed lopen?’

V U hebt het veel over ‘de politiek’. Het kabinetsbeleid vertegenwoordigt toch de wil van het electoraat?

‘Nee. Infrastructuur en Waterstaat en Schiphol is één. Het is echt niet zo dat het ministerie er voor de burger zit. Infrastructuur zit er voor Schiphol. Het is twee handen op een buik. Als ik wat met

Netelenbos besprak, had ik een paar dagen later Gerlach Cerfontaine (toenmalig Schiphol-topman, red.) aan de telefoon met de inhoud van dat gesprek. Het is altijd alleen maar groei, groei, groei. Leefomgeving telt niet mee.’

V Schiphol was met de Alderstafel toch jarenlang een voorbeeld voor andere luchthavens hoe je kunt overleggen met omwonenden?

‘Kent u het begrip kluitjesvoetbal? Hans Alders was daar meester in. Hij zei: natuurlijk moeten we het samen oplossen. Maar dan kwam hij met detailzaken — het maximale aantal vluchten per baan bijvoorbeeld — en dan stortten de bewoners zich erop om dat heel precies uit te zoeken. Ondertussen gingen Schiphol en de politiek gewoon verder met groei. Dat is een heel slimme aanpak. Met al die details wordt het vreselijk ingewikkeld, iedereen wordt er doodmoe van. Als de

Schiphol, een visie op de toekomst. Zoektocht naar balans tussen welvaart en welzijn Guus Berkhout, uitgegeven in eigen beheer, € 16,95.



Guus Berkhout (1940) is emeritus hoogleraar in de geofysica en seismische beeldvorming.

FOTO: ARCHIEF

Vooraanzicht van de nieuwe terminal
ILLUSTRATIE: KAAAN ARCHITECTEN

mensen moe werden, drukte Alders zijn eigen agenda door.’

V U pleit voor een nieuw stelsel.

‘Het is niet verbazend dat de discussie over geluidsoverlast en de groei van Schiphol zo verschrikkelijk ingewikkeld en mistig gaat. We weten niet waarover we spreken, want we meten niets. Niemand weet hoeveel lawaai er werkelijk wordt gemaakt. Want we werken alleen met onbetrouwbare rekenmodellen. De politiek is gek op modellen. Want modellen hebben knoppen, waar je aan kan draaien. Als het antwoord je niet bevalt, draai je aan die knoppen.’

‘De huidige Lden-maat (een maat die geluidsbelasting door omgevingslawaai uitdrukt, red.) is volledig ongeschikt om te bepalen hoeveel hinder mensen hebben van dat vliegtuiglawaai. Vliegtuiglawaai is namelijk heel anders dan verkeerslawaai: het gaat met enorme pieken en dalen. Mensen worden daar helemaal gek van: het is onvoorstelbaar hinderlijk. Dat vraagt om een heel andere maat.’

‘Daarom moeten we een geluidsdatabase opbouwen van het daadwerkelijke lawaai, gekoppeld aan een database van de werkelijk ondervonden hinder. Die kunnen we vervolgens koppelen met een derde database, de klachtendatabase. Zo kunnen we ook de veelklagers er uitfilteren. Dat kan allang, in deze tijden van big data. We analyseren overal tot in detail de meest ingewikkelde processen, maar op Schiphol, dat zo belangrijk is voor ons, zitten we nog met ouderwetse modellen te rommelen.’

‘Iedereen moet kunnen zien wat er op de luchthaven gebeurt, tot op detailniveau, per vliegtuig, zelfs per piloot. Dit kan een rechtsgeldig meetsysteem opleveren, waar burgers zich op kunnen beroepen en mee naar de rechter kunnen gaan. Daarmee komt ook het vertrouwen terug. Want ook emotie speelt een grote rol bij de beleving hinder. Hoe sympathiek is de lawaaimaker? Als ik een verdomd aardige buurman heb, is het niet erg dat hij weer aan het timmeren is. Maar als ik een bloedhekel heb aan die man, dan erger ik me rot. Dat is de situatie die is ontstaan.’

V Zal luchtvaart niet altijd overlast opleveren?

‘We moeten realistisch zijn. Omwonenden van Schiphol zullen altijd een achterstand houden in welzijn. Je kunt geluid van vliegtuigen nou eenmaal niet tegenhouden met een geluidsscherm, zoals bij het verkeer. Maar we kunnen wel eerlijk zijn. We kunnen tegen omwonenden zeggen: heel Nederland profiteert van Schiphol, jullie dragen de lasten en we compenseren dat, bijvoorbeeld met een lagere onroerendzaakbelasting. Alleen al die erkenning is goud waard.’

Roger Cohen is redacteur van Het Financieele Dagblad

