

Pleidooi voor betere bescherming omwonenden

'Limieten voor overlast Schiphol'

DOOR FRANS VAN DEN BERG

SCHIPHOL - Om omwonenden beter te beschermen moeten er limieten komen voor de overlast van opstijgende en landende vliegtuigen van Schiphol.

Dat stelt de Vereniging Bescherming Leefomgeving Schiphol (BLRS) in een brief aan de Tweede Kamer. De vereniging behartigt de belangen van 18 bewonersplatforms rond de luchthaven. De BLRS heeft indertijd niet het Aldersakkoord getekend en tot op de dag van vandaag worden alle nieuwe afspraken en experimenten met uitvliegroutes uiterst kritisch gevolgd.

De afgelopen twee jaar is op Schiphol 'gevolgen volgens afspraak'. Niet langer zijn berekende meetpunten het uitgangspunt, maar worden de banen gebruikt die de meest dichtbevolkte gebieden zo veel mogelijk ontzien. Dat betekent dat Polderbaan en Kaagbaan het meest worden ingezet en de Buitenveldertbaan het minste.

Volgens de BLRS is het experi-

ment mislukt. Zo is de Buitenveldertbaan veel vaker ingezet en dat zou niet alleen door het weer te verklaren zijn. Piloten willen het liefst tegen de wind in landen en stijgen. „Met het weer als alibi kan naar goeddunken van Schiphol en de luchtverkeersleiding worden gevlogen, zonder rekening te houden met de geluidsoverlast voor de omgeving”, stelt secretaris Jan Griese.

De belangrijkste reden is volgens de vereniging dat de luchtverkeersleiding een voorkeur heeft om parallelle banen niet te gebruiken en bij sterke wind liever de Buitenveldertbaan of de

Oostbaan gebruikt. Ook is het nog steeds niet mogelijk om met verminderd zicht parallel te starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. „Parallel landen is inmiddels ook een probleem: bij regenbuien vermijdt de luchtverkeersleiding parallel baangebruik omdat dit niet veilig zou zijn. Onbegrijpelijk”, stelt de BLRS in de brief aan de Tweede Kamerleden. Zij worden opgeroepen een onafhankelijk onderzoek door internationale experts in te stellen naar de problematiek van parallel starten en landen.

Verder wil de BLRS dat de Ka-

merleden woensdag tijdens het luchtvaartoverleg aansturen op een aanpassing van het systeem van 'Vliegen volgens afspraak'. Zo zijn er alsnog limieten nodig per baan, bij voorbeeld een maximaal percentage van het aantal vluchten. Het systeem van berekende geluidsoverlast (handhavingpunten) moet niet worden afgeschaft, maar juist met aanpassingen doorgaan om bewoners beter te beschermen.

Een evaluatie van de Alderstafel over het experiment is er nog niet. Maar tot nu heerst er tevredenheid bij de bewonersgroepen die daar aan tafel zitten, de over-

heden en de luchtvaartsector. Schipholdirecteur Rutten eerder in deze krant als voorbeeld dat de Kaagbaan vaker gebruikt dan was voorzien. Volgens het oude handhavingsteeem had de baan dan dicht moeten en zou de Aalsmeerbaan worden gebruikt, wat tot klachten zou leiden. Nu kon baan openblijven. Wel was Aalsmeerbaan dit najaar drie keer dicht voor onderhoud, leidde meteen tot een toename van klachten uit Amsterdam, Amstelveen en Hoofddorp omdat de Zwanenburgbaan vaker werd gebruikt.