

Overlast Schiphol groeit minder dan vliegverkeer

Zijn omwonenden straks overgeleverd aan de willekeur van Schiphol? Geen sprake van, zegt Hans Alders

Schiphol moet de geluidhinder beperken door banen te gebruiken in buurten waar weinig mensen wonen. De geluidsnormen verdwijnen. Niet iedereen is er blij mee.

Door onze redacteur
ARJEN SCHREUDER

ROTTERDAM, 27 AUG. De kritiek barste snel los. Vorige week presenteerde oud-minister en voormalig commissaris van de koningin in Groningen Hans Alders (PvdA) de uitwerking van een akkoord dat de luchtvaartsector, bestuurders en omwonenden bijna twee jaar geleden hebben gesloten. En sindsdien is het weer ouderwets onrustig.

„Schiphol is een verwend kind”, zegt Erwin van der Meer, voorzitter van de bewonersvereniging voor Bescherming van het Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS), twee jaar geleden opgericht uit onvrede met het toen gesloten akkoord. „Schiphol hoeft geen enkele moeite te doen om fatsoenlijk met de omgeving om te gaan, want Schiphol krijgt toch altijd zijn zin.”

Aan de Tafel van Alders, zoals het overleg heet, is afgesproken dat in november een experiment van twee jaar begint. Het huidige normen- en handhavingssstelsel

moet anders. Niet langer hoeft Schiphol zich te houden aan de grenswaarden in 35 handhavingspunten in de omgeving. In plaats daarvan komen er gedetailleerde regels voor het gebruik van banen met de minste geluidsoverlast.

„Boterzacht” zijn volgens secretaris Jan Griese van BLRS deze afspraken. „De lokale bescherming zal totaal verdwijnen.” Von der Meer: „Met de handhavingspunten verdwijnen de laatste ijkpunten voor bewoners. Er is nu een hoop herrie maar bewoners weten in elk geval zeker dat het niet méér mag worden. Straks zijn omwonenden overgeleverd aan de luchtvaartsector.” Ook de Stichting Natuur en Milieu is kritisch en stelt „dat in het nieuwe systeem omwonenden veel minder zekerheid en bescherming hebben tegen de geluidsoverlast van Schiphol”.

Hans Alders weet maar al te goed dat het wantrouwen „tot onder het nulpunt” was gedaald. Hij moet nu opnieuw constateren dat sommige mensen kennelijk nog steeds de indruk hebben dat regels voor Schiphol stevast worden opgerecht zodra de milieunormen beginnen te knellen. „Maar ik moet er dan toch op wijzen dat de huidige afspraken zijn gemaakt met een zeer groot aantal bestuurders, vertegenwoordigers van de luchtvaartsector en omwonenden.”

Schiphol mag in 2020 510.000 vluchten verwerken, de rest van de verwachte groei van 70.000 vluch-

Vliegen op banen met minder omwonenden

- Hinder mag relatief niet groeien, aantal vluchten wel.
- Handhavingspunten weg, geluidsnormenstelsel afgeschaft.
- Vliegen op ‘rustige’ banen, mits weer en veiligheid dit toestaan.
- Stille glijvluchten bij landen, *continuous descent approach*.
- Proef om te remmen op wie-

len en niet op motor gaat door. • Kleine routewijzigingen bij zwaar belaste woonkernen. • Maximaal 510.000 vluchten in 2020, vakantiecharters elders. • Maximaal 32.000 nachtvluchten. • Maximaal 12.300 woningen met zware geluidbelasting, 239.500 ernstig gehinderden.

ten moet naar andere luchthavens, zoals Eindhoven en Lelystad. Het maximumaantal nachtvluchten wordt 32.000. Alders: „Wij hebben twee jaar geleden afgesproken dat Schiphol in 2020 maximaal 510.000 vluchten mag verwerken. Terwijl de politiek eerder 600.000 vluchten wilde toestaan. Daar komen we vandaag.”

Wel is de vraag hoe knellend deze grens nog is. Want het aantal vluchten is door de recessie gedaald van 428.000 vluchten in 2008 tot 391.000 vorig jaar. „Als we dat twee jaar geleden hadden geweten, dan hadden we misschien op minder vluchten ingezet”, zegt Kees van Ojik, die namens de bewoners onderhandelde. Anderzijds: alle onderzoeken wijzen erop dat omstreeks 2020 dat aantal van 510.000 vluchten toch zal zijn bereikt. „Het zijn reële cijfers”, zegt Alders.

Als het experiment slaagt, ver-

dwijnen de handhavingspunten. Daar hoeft volgens Alders niemand rouwig om te zijn. „Het is door de politiek failliet verklaard. Het is door sommigen omschreven als een pervers systeem.” Want als nu een bepaald handhavingspunt is „volgevlagen” en daarlangs geen luchtverkeer meer mag passeren, moet Schiphol uitwijken naar andere banen. Vervolgens hebben daar juist méér omwonenden last. „Het huidige systeem lijkt bescherming te bieden omdat bij een overschrijding van een handhavingspunt er niet meer gevlogen mag worden. Maar in de praktijk wijken de vliegtuigen uit naar plaatsen waar meer mensen wonen. Het is een beetje dom systeem”, zegt hoogleraar bestuursrecht Lex Michiels van de Universiteit van Tilburg.

Met de rechtsbescherming voor omwonenden lijkt het voorlopig volgens de hoogleraar wel goed te

zitten. Michiels onderzocht de gevolgen en concludeerde dat de rechtsbescherming voor burgers tegen vlieglawaaï „niet minder maar anders” zal worden. „En er komt iets anders voor in de plaats. Bij correct gebruik van de regels lijkt iedereen erop vooruit te gaan. Het is aan de inspectie om toe te zien op de juiste toepassing ervan.” Anders kunnen burgers naar de rechter.

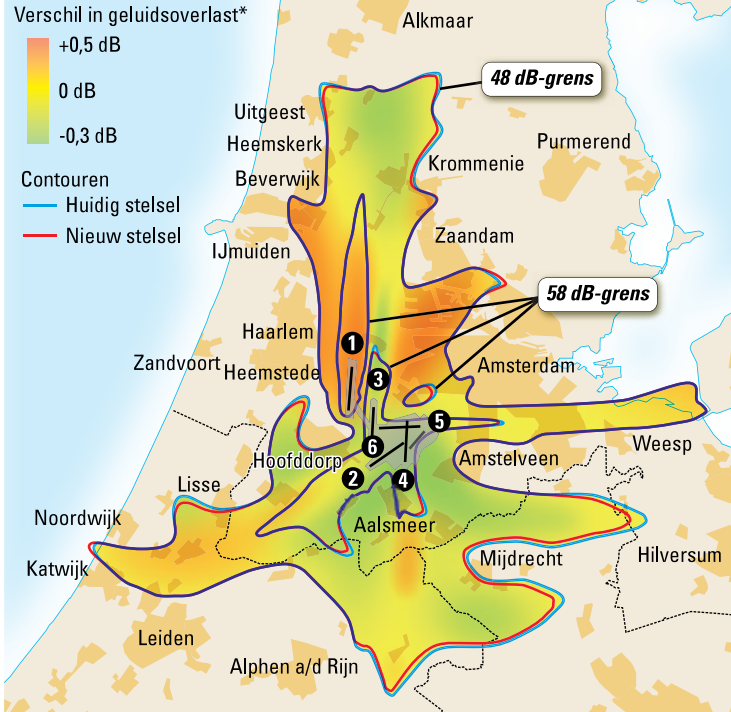
En nogmaals: de nieuwe regels zijn niet vrijblijvend. „Dat zijn wettelijke regels waar de luchtvaartsector zich moet houden”, aldus Alders. De luchtverkeersleiders moeten hun schema’s omgooien want er zal „strikt preferentieel” worden gevlogen. In de praktijk zullen vooral de verst van de bebouwing gelegen banen, de Polderbaan en de Kaagbaan, worden gebruikt. De capaciteit van deze banen wordt volgens Alders nu nog niet maximaal benut, bijvoorbeeld omdat de taxi tijden er langer zijn. „Dat vindt men vervelend.” Ook zal vooral „noordelijk” worden gevlogen, dat wil zeggen dat de meeste toestellen met de neus naar het noorden zullen starten en landen. Op die manier worden zo min mogelijk omwonenden gehinderd. Dit alles natuurlijk mits de weersomstandigheden en de veiligheid zulks toelaten.

De nieuwe regels beloven veel goeds, zegt Kees van Ojik, die namens omwonenden aan de Tafel van Alders onderhandelde. Het

westelijk deel van Amsterdam krijgt vermoedelijk iets meer overlast, maar de Amsterdamse wijk Buitenveldert en ook Amstelveen gaan er volgens hem vermoedelijk flink op vooruit. Verder zullen verder weg gelegen woongebieden, het zogenoemde buitengebied van Schiphol met woonkernen als Leiden en Castricum, baat hebben bij het nieuwe systeem. Ook al, zegt Van Ojik, doordat er gaandeweg steeds vaker met geluidsarme glijvluchten, de *continuous descent approach*, wordt geland. „Dat was voor ons een harde eis”, zegt Van Ojik. Ook wordt een experiment voorgezet met het vaker remmen op de wielen, in plaats van op de motor.

Deelnemers aan de Tafel van Alders haasten zich te zeggen dat het om een experiment gaat. De bescherming tegen vlieglawaaï zal vermoedelijk groter zijn dan nu, maar als dat in de praktijk toch anders uitpakt, gaat het hele feest niet door. „Dan gaan wij niet akkoord”, zegt Kees van Ojik namens de bewoners. Hans Alders: „Het huidige systeem was ooit in het laboratorium uitgedacht maar bleek in de praktijk andere effecten te hebben. Dat is de reden waarom wij de handhavingspunten gedurende het experiment nog niet afschaffen, maar in de praktijk bekijken hoe het nieuwe stelsel uitpakt. De ultieme toets is de vraag of de bescherming gelijkwaardig is aan de huidige.”

Minder vlieglawaaï volgens nieuw stelsel



Verschil in aantal starts landingen tussen huidige en nieuwe stelsel (%)*		
	Startbaan	Landingsbaan
1 Polderbaan	+11,3	-1,3
2 Kaagbaan	- 4,9	+10,7
3 Zwanenburgbaan, naar het noorden	+10,4	-19,8
4 Aalsmeerbaan	- 6,8	+11,1
5 Buitenveldertbaan	0	0
6 Zwanenburgbaan, naar het zuiden	0	+5,1

* De kaart en de tabel tonen de effecten als in het jaar 2008 het huidige normenstelsel zou zijn vervangen door de nieuwe regels voor baangebruik. De toekomstige effecten, zoals het ontzien van de Buitenveldertbaan, zijn niet te zien.