

Het vinden van een betere balans tussen de belangen en de luchtvaartindustrie en de belangen van omwonenden is een welkome en hoognodige uitdaging van het huidige kabinet. Voor veel omwonenden, alsmede gemeentebesturen in de Schipholregio, belangengroepen en milieuorganisaties is de balans op dit moment ernstig verstoord. Het initiatief van het kabinet om de geluidsoverlast van Schiphol met spoed aan te pakken stemt daarin hoopvol.

Wel heb ik twijfels over de haalbaarheid van de gepresenteerde maatregelen in de Balanced Approach procedure, de gebruikte methodiek en heb ik verschillende aanbevelingen voor het terugdringen van geluidshinder van Schiphol.

Haalbaarheid & methodiek

- In de Balanced Approach procedure worden diverse afzonderlijke maatregelen gepresenteerd en gecombineerd om tot een totaalpakket aan maatregelen te komen via een zogenaamd 'mix & match' principe. Er dient zorgvuldig te worden bekeken of de verkregen combinatie als geheel ook haalbaar is. Het is niet evident dat iedere combinatie van losse maatregelen als totaalpakket uitvoerbaar is en het beoogde effect heeft. Zo stel ik ernstige vraagtekens bij de haalbaarheid van combinatie C, waarin het aantal vluchten niet wordt verminderd, maar wel het nachtregime wordt verlengd en de secundaire banen minder worden ingezet. Dit zal ertoe leiden dat er aanzienlijk meer druk op de preferente banen komt om het vliegverkeer af te handelen, met een risico op vertragingen en andere operationele uitdagingen. Volgens het strikt preferentieel baangebruik worden primaire banen op dit moment al bij voorkeur ingezet en worden secundaire banen gebruikt als de hoeveelheid vliegverkeer niet meer door één baan kan worden afgehandeld of in bijzondere (weers)omstandigheden. Een gedegen haalbaarheidsonderzoek naar de combinatie van maatregelen is daarom nodig.
- In de Balanced Approach procedure worden effecten van verschillende maatregelen bij elkaar opgeteld om tot een totaalpercentage hinderreductie. De geldigheid van deze rekenmethode is discutabel. Het is niet gezegd dat als maatregel X een reductie van 10% teweegbrengt en maatregel Y ook, de combinatie van de twee maatregelen een reductie van 20% teweegbrengt, zeker niet als maatregel X en Y overlap hebben. Woningen of omwonenden waarvoor beide maatregelen relevant zijn, worden anders dubbel meegeteld.
- Sommige beschreven maatregelen, zoals "vermindering van ..." en "stimuleer luchtvaartmaatschappijen om ..." zijn onvoldoende gekwantificeerd om een reëel beeld te kunnen geven van de vermindering van geluidshinder die hiermee wordt bewerkstelligd. Het risico daarvan is dat de mate van invulling van de maatregel daarmee op verschillende manieren interpreteerbaar is of te vrijblijvend is en het uiteindelijke effect onzeker is.
- Men dient zeer zorgvuldig te zijn om toekomstwensen over schonere en stillere vliegtuigen onderdeel uit te laten maken van het maatregelenpakket. Schiphol stelt in haar Minder Hinder programma dat deze maatregel al doorlopend wordt geïmplementeerd. Het betreft daarom geen nieuwe maatregelen, maar een doorlopend proces dat geen begin- of einddatum heeft. Vliegtuigen hebben een levensduur van tientallen jaren en het doorvoeren van een substantiële

vlootvernieuwing met bijbehorende afname van geluidshinder en uitstoot is een transitie van de zeer lange termijn. Dit proces dient daarom niet als (nieuwe) hinderbeperkende maatregel te worden gepresenteerd.

- Sommige maatregelen overlappen met elkaar. Zo wordt minder vluchten vanaf de secundaire banen als maatregel genoemd, maar ook het verminderen van het gebruik van de Buitenveldertbaan (wat ook een secundaire baan is). Ook hier dient men zorgvuldig te wegen of de reductie van deze maatregelen bij elkaar mogen worden opgeteld.
- Het significant terugdringen van geluidsoverlast van Schiphol zonder krimp van het aantal vluchten is een toekomstbeeld dat vooral door de luchtvaartindustrie wordt aangedragen, maar waarvan de haalbaarheid tot nu toe niet is aangetoond, zeker niet op de korte termijn. Men dient daarom zorgvuldig om het gaan met het presenteren van dit scenario als hinderbeperkend maatregelenpakket.
- Het effect van afzonderlijke maatregelen wordt uitgedrukt in percentages reductie. Deze zijn echter nooit empirisch vastgesteld en het daadwerkelijke effect moet uit metingen blijken. Is het mogelijk om al voor het ingaan van het pakket aan maatregelen te experimenteren met het effect van maatregelen, zodat het effect en haalbaarheid gemeten kunnen worden? Dit lijkt mij bovendien een nuttiger experiment dan de huidige voorgestelde en omstreden Experimenteerregeling, waarin grenswaarden voor geluidsbelasting selectief worden aangepast.
- Momenteel worden de wettelijk vastgelegde regels uit het Luchtvaartverkeersbesluit veelvuldig vervangen door tijdelijke extra maatregelen met aangepaste regels omtrent baangebruik, geluidsnormen en ontheffingen. Bijvoorbeeld bij groot baanonderhoud en de Experimenteerregel. Hoe wordt voorkomen dat de hinderreductie die met het maatregelenpakket wordt bereikt, opnieuw wordt overschreven en deels teniet wordt gedaan door dergelijke tijdelijke regelingen?

Aanbevelingen

- De top 20 van vluchten waar de meeste klachten van geluidshinder over worden gemeld wordt al jaren gedomineerd door vliegtuigen van het type Boeing 747-400 (bron: BAS). Er is desondanks geen actief beleid om dit toesteltype van Schiphol te weren, anders dan een differentiatie in luchthavengelden van verschillende typen toestellen, wat momenteel al het geval is. Een sterke afname van het aantal vluchten van dit type zou een grote invloed kunnen hebben op het aantal klachten over geluidshinder. Een mogelijke maatregel zou zijn om dit type toestellen niet meer toe te staan te vertrekken van niet-preferente banen (enkel bij bijzondere weersomstandigheden) en niet meer tussen 22:00 uur 's avonds of 8:00 uur 's ochtends, of een maximum te stellen aan het aantal vluchten met dit toesteltype (met als doel dit aantal uiteindelijk te reduceren tot nul).
- In het verlengde van het bovenstaande punt, veroorzaken langeafstandsvluchten significant meer geluidsoverlast en milieuschade dan regionale vluchten. Een vlucht naar Singapore wordt uitgevoerd met zwaardere en luidruchtigere toestellen dan een vlucht naar Berlijn, zelfs als er met moderne en relatief stillere vliegtuigen wordt gevlogen. Het verhogen van de vliegbelasting op langeafstandsvluchten is daarom een uitgelezen kans om deze meer belastende vluchten voor geluid en milieu te ontmoedigen.

- Op momenten waarop een secundaire startbaan in gebruik is, vertrekken de meeste vluchten gedurende deze periodes vanaf de secundaire baan in plaats van de primaire baan, in verband met hun positie ten opzichte van het punt van bestemming. Dit is een extra reden om de tijdslots waarop secundaire banen opengesteld worden, te beperken. Momenteel is gedurende de dag bijna altijd minstens één secundaire baan in gebruik als start- of landingsbaan. Ook dient te worden bekeken of het baangebruik verder geoptimaliseerd kan worden zodat minder vluchten tijdens de startpieken vanaf de secundaire baan hoeven te vertrekken.
- Relatief veel klachten over geluidshinder worden gemeld in de late avond en vroege ochtend, gedurende de piekmomenten waarop het nachtrecht niet actief is (“de randen van de nacht”). Los van het verlengen van het nachtrecht zou gekeken moeten worden naar een inroostering van vluchten waarbij de piekmomenten minder vroeg in de ochtend en laat in de avond nodig zijn.
- Er is weinig aandacht voor geluidshinder buiten de 48 dB(A) contour, terwijl er buiten de officiële geluidscontouren wel degelijk sprake is van overlast, bijvoorbeeld in de regio Kennemerland (Polderbaan) en ‘t Gooi (Kaagbaan & Aalsmeerbaan). Het maximale geluidsniveau is daar weliswaar lager dan dichterbij Schiphol, maar het geluid draagt verder omdat er op grotere hoogte minder obstakels zijn die het geluid weerkaatsen. Bij het bepalen van de vliegroutes is er nog weinig aandacht voor dit effect. Zo gaat de vaste vertrekroute vanaf de preferente Kaagbaan richting het oosten nog steeds dwars over het centrum van een middelgrote stad als Hilversum. Het optimaliseren van de vertrekroutes zodat woonkernen vermeden worden is daarom een kansrijke en kosteneffectieve maatregel om de overlast terug te dringen, zelfs bij gelijkblijvend aantal vluchten.
- Niet alleen de sterkte van het waargenomen vliegtuiggeluid is bepalend voor de hinderbeleving, maar ook de hoeveelheid overkomende vliegtuigen gedurende een periode (en het al dan niet ontbreken van tussenpauzes). Met vaste vertrek- en aanvliegroutes wordt het aantal vliegbewegingen geconcentreerd in een gebied dat te maken heeft met een zeer grote hoeveelheid vliegverkeer en dus weinig rustmomenten. Ook hiervan moet de hinder die dit op grotere afstand van de luchthaven veroorzaakt, niet worden onderschat, zeker als de vaste trajecten over lengtes van tientallen kilometers worden gevolgd met weinig spreiding van het routegebruik.

Tot slot

Er zijn de afgelopen periode meerdere internetconsultaties over de luchtvaart geweest waarin belanghebbende enerzijds wordt gevraagd naar hun zienswijze, maar reacties vervolgens onbeantwoord blijven. Ik hoop dat daar met de Balanced Approach procedure verandering in komt. Er wordt veelvuldig op de consultaties gereageerd. Hierbij wordt tijd en aandacht besteed aan het formuleren van een zienswijze; zo ook nu. Als deze reacties vervolgens schijnbaar genegeerd worden, geeft dat weinig vertrouwen in de mate waarin de overheid openstaat voor de aangedragen argumenten.

Bovendien is het teleurstellend dat er nog steeds wordt overwogen om een plafond van 500.000 vluchten per jaar te hanteren, in tegenspraak met de eerdere toezeggingen van de minister om het aantal vluchten terug te brengen tot 440.000. Ik moet daarom constateren dat in deze voorstellen voor het terugdringen van geluidshinder de belangen van de luchtvaartsector nog zeer zwaar worden meegewogen, wat ook blijkt uit sommige voorgestelde maatregelen en de combinaties daarvan. Bewust of onbewust wordt er een deur op een kier gehouden om Schiphol niet hoeven te laten krimpen.

Alhoewel ik hoopvol blijf dat een vermindering van de geluidsoverlast van Schiphol in de toekomst mogelijk is, zijn ambitieuze en daadkrachtige maatregelen nodig om dit te realiseren. Ik hoop daarom dat mijn aanbevelingen, alsook de kanttekeningen bij de haalbaarheid en methodiek, in overweging worden genomen.