Theo en Jeannette de Boer in hun voortuin in Amsterdam-Buitenveldert. 'De nieuwe normen zijn boterzacht en bieden de burger geen enkele bescherming.'

Foto Raymond Rutting / de Volkskrant

'Meer vluchten, minder overlast? Dat geloofde niemand'

Wat de omwonenden van Schiphol vooral dwarszit, is dat de luchthaven en de politiek in 2010 met de hand op het hart beloofden dat er voortaan minder op de Buitenveldertbaan zou worden gevlogen. 'Wees dan ook eerlijk!'

Door **Yvonne Hofs**

'Als ze starten wordt je dol en als ze landen moet je om de twee minuten je mond houden omdat horen en zien je vergaat. Het geluid is ontzettend toegenomen.' Oud-bowascher Rob van den Broek (69) woont mooi in het groen aan de rand van het Amsterdamse Bos, dat hij voor zijn pensioen bijna dertig jaar liefdevol verzorgde. Meeuwen, merels en mezen zijn jammer genoeg niet de enige vogels die overvliegen. Zijn jarendertigwoning staat helmelsbreed slechts vier kilometer van de Buitenveldertbaan en recht onder een aanvliegroute van Schiphol. Hij en zijn vrouw Nel wonen er al ruim dertig jaar, dus hij is wel wat vlieglawaai gewend. Toch is Van den Broek kwaad. Op de politiek en op de luchtvaartsector. De laatste jaren wordt er namelijk meer en meer op de Buitenveldertbaan gevlogen. In 2009 startten en landden er 31 duizend vliegtuigen op deze oost-west-baan. Drie jaar later waren dat er bijna 39 duizend. De geluidsoverlast voor de bewoners van Amstelveen-Noord en Amsterdam-Buitenveldert is daardoor sterk toegenomen. Maar dat is niet het belangrijkste wat Van den Broek en andere omwonenden steekt.

Wat hen dwars zit, is dat Schiphol en landelijke en lokale politici de omwonenden in 2010 met de hand op het hart beloofden dat er voortaan minder op de Buitenveldertbaan zou worden gevlogen. Het aantal jaarlijkse vliegbewegingen zou voortaan maximaal 27 duizend zijn. Van de vijf hoofdbanen van Schiphol is de Buitenveldertbaan het meest overlastgevoelig, omdat nabij deze baan de meeste mensen wonen. Het nieuwe normen-en handhavingstelsel voor de luchthaven, Vliegen Volgens Afspraak (VVA), zou de overlast voor de omwonenden aanmerkelijk verminderen. Volgens dit nieuwe systeem moet Schiphol de Buitenveldertbaan zoveel mogelijk ontzien door maximaal gebruik te maken van de banen met de minste omwonenden.

Van den Broek en andere Amstelveners hadden van begin af aan hun twijfels over deze belofte. Schiphol wil immers groeien en krijgt van politiek Den Haag daarvoor ook de ruimte. Het besluit voor het VVA-experiment ging gepaard met een ander besluit om het capaciteitsplafond van Schiphol te verhogen van 420 duizend naar 510 duizend vliegbewegingen per jaar. In 2012 zat Schiphol op bijna 440 duizend vliegbewegingen. Desondanks stelde voormalig milieuminister Hans Alders, die het Schipholoverleg leidt, in 2010 dat er 'hier ruimte is gecreëerd voor de sector, zonder dat er last is ontstaan.' Schiphol zou dus de ruimte krijgen om te groeien maar minder geluidsoverlast mogen produceren.

Tienduizenden vluchten extra en minder overlast? Dat geloofde niemand', zegt Van den Broek. 'Dan weet je dat je bedonderd wordt. In het voorjaar was er in Amstelveen een bewonersbijeenkomst waar Kamerleden en gemeenteraadsleden naar onze klachten kwamen luisteren. Dan zeggen ze: Schiphol is economisch van groot belang. Dat begrijp ik, maar wees dan ook eerlijk en zeg dat je voor het economisch belang kiest en niet voor het bewonersbelang. Maar dat geven ze niet toe. Ze praten op zo'n bijeenkomst tegen ons alsof we kinderen zijn. Schiphol wil groeien, groeien, groeien, terwijl je dat de omwonenden eigenlijk niet kunt aandoen.'

Drie jaar is er nu proefgedraaid met Vliegen Volgens Afspraak. De evaluatie van het experiment is deze week afgerond met de presentatie van een secondopiniononderzoek naar het gebruik van de Buitenveldertbaan. De gemeente Amstelveen liet dat rapport op verzoek van de omwonenden opstellen, omdat zij het officiële evaluatierapport wantrouwen. De 'Tafel van Alders', het belangrijkste overlegorgaan over Schiphol, publiceerde dat eerste evaluatierapport vorig jaar oktober. Beide documenten worden maandag aan de Alderstafel (waarin het Rijk, lokale overheden, de luchtvaartsector en omwonenden zitting hebben) besproken. Donderdag buigt de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Milieu zich over beide evaluaties. De Kamer moet binnenkort besluiten of VVA definitief wordt ingevoerd.

Vliegen Volgens Afspraak vervangt een normen-en handhavingssteltel dat gebaseerd is op 35 'handhavingspunten' rond de luchthaven. Dit zijn virtuele geluidsmeetpunten waarboven Schiphol jaarlijks een maximale hoeveelheid geluid mag produceren. Wordt de norm op een van de handhavingspunten overschreden, dan kan Schiphol een forse boete krijgen. Het geluidsniveau per meetpunt wordt berekend door het Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium. Met Vliegen Volgens Afspraak zijn in feite alle 'harde' geluidsnormen afgeschaft. VVA gaat uit van gedragsregels, niet van geluidsmetingen. Schiphol moet zoveel mogelijk de Polderen Kaagbanen gebruiken, maar mag daarvan afwijken als de luchthaven dat vanwege slecht weer of andere omstandigheden nodig vindt.

Volgens de omwonenden wordt de Buitenveldertbaan ook gebruikt als er geen wolkje aan de lucht is. Van den Broek: 'Midden in de zomer met windkracht één vliegen ze hier ook om de twee minuten over.' Jeannette de Boer-de Leeuw (76), die al vijftig jaar in Amsterdam-Buitenveldert woont, vindt de nieuwe normen 'boterzacht'. 'Schiphol wil al heel lang van die 35 meetpunten af, want daar kan de luchthaven op vastgepind worden. In het nieuwe stelsel kun je als omwonende nergens meer een beroep op doen. Als je klaagt: 'Jullie hebben gevlogen bij mooi weer', dan hebben ze altijd wel een verklaring. 'We zagen buien aankomen' of 'We dachten dat over enkele uren de wind zou opsteken'. Zo kan Schiphol zich er altijd uitdraaien. Het nieuwe stelsel biedt de burger geen enkele bescherming.'

Waarom hebben de bewonersvertegenwoordigers aan de Alders-tafel ingestemd met dit 'boterzachte' nieuwe normenstelsel? Een van de mogelijke verklaringen is intimidatie: de Alders-tafel wordt zwaar gedomineerd door de luchtvaartsector. Schiphol-vriendelijke CDA- en VVD-wethouders en ambtenaren van het ministerie van Infrastructuur. De omwonenden moeten hier met drie vertegenwoordigers tegenop boksen. Een andere verklaring is dat omwonenden tegen elkaar zijn uitgespeeld. Amstelveners hebben er belang bij uitgespeeld. Amstelveners hebben er belang bij dat de Buitenveldertbaan 20 min mogelijk wordt gebruikt, bewoners van Zwanenburg willen de Zwanenburgbaan ontzien en inwoners van Castricum hebben last van de Polderbaan. Een groot aantal bewonersorganisaties is in 2008 al uit het Aldersoverleg gestapt uit protest tegen de voorgenomen opheffing van de 35 handhavingspunten. Degenen die er nog zitten, zijn voornamelijk uit Zwanenburg en omgeving afkomstig. De Amstelveense bewonerscommissie Swab is niet aan de Alderstafel vertegenwoordigd. Het aantal vluchten op de Buitenveldertbaan is tussen 2009 en 2013 met ruim 25 procent gegroeid. Het vliegverkeer op de Zwanenburgbaan nam in dezelfde periode met slechts 1,6 procent toe.

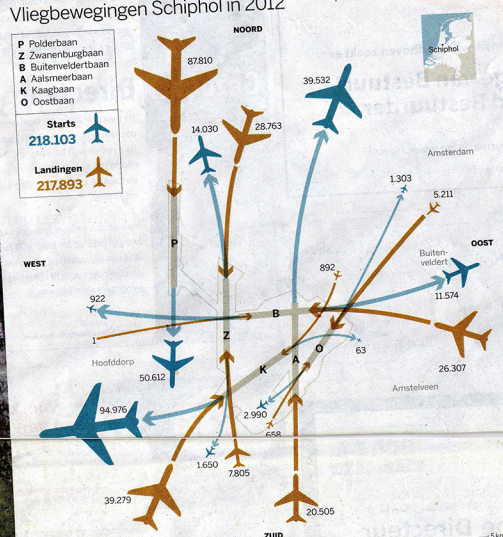
De boze omwonenden van de Buitenveldertbaan hopen de inwoning van het nieuwe systeem baan hoepen te houden door de Kamerleden te confronteren met het Amstelveense rapport, opgesteld door het Britse onderzoeksbureau Helios. Dat rapport zet vraagtekens bij de verklaringen die Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in de Alders-evaluatie geeft voor het meer dan voorspelde gebruik van de Buitenveldertbaan. Volgens LVNL kan 92 procent van het gebruik worden verklaard door het weer en nog eens 5 procent door andere omstandigheden zoals baanonderhoud. Alders stelt dat er in 2011, het onderzoeksjaar, relatief vaak sprake was van harde westenwind. Maar Helios concludeert dat 'een vergelijkbare wind zo'n 201 en het langjarig gemiddelde gelijkwaardig is. Ook de gemeente Amstelveen, de opdrachtgever, wil ook nog niet reageren. Amstelveen stuurde de *Volkskrant* op verzoek wel een beboingen aan omstandigheden zoals regen of sneeuw, geen indicatie geeft dat het weerbeeld in 2011 significant anders was dan in andere jaren'. Volgens Helios is slechts 71 procent van het gebruik van de Buitenveldertbaan in dat jaar te verklaren uit het weer, waarbij het bureau aantekent dat 'verklaard baangebruik' niet hetzelfde is als 'correct baangebruik'. Het rapport bevestigt dat de baan ook onder ideale weersomstandigheden is gebruikt.

Helios merkt verder op dat de LVNL erg conservatieve veiligheidsnormen hanteert als het om windsnelheden gaat. Vliegtuigen kunnen veel hardere zij-en staartwind verdragen dan de Schiphol normen toestaan, aldus Helios. Die strenge normen hebben tot gevolg dat verkeersleiders op Schiphol sneller uitwijken naar oost-westbanen als de Kaagbaan en de Buitenveldertbaan. Helios constateert ook dat Schiphol wel erg ruimhartig anticipeert op mogelijke weersveranderingen. Uit 'voorzorg' wordt de Buitenveldertbaan vaker gebruikt dan strikt noodzakelijk, suggereert Helios.

Het lijkt erop dat de luchtverkeersleiders eerst sturen op maximale veiligheid en hun eigen comfort en pas secundair op milieunormen. De Amsterdamse studente planologie Marlien Oderkerk tekende in haar masterscriptie over Schiphol in 2009 op: 'Een luchthavenoperatie kan niet twee schijnbaar onverenigbare doelen nastreven: men kan niet het milieu dienen en geluidshinder de kop indrukken en tegelijkertijd het aantal vliegbewegingen drastisch laten toenemen. Het LVNL zit hierdoor al jaren in een spagaat.'

Luchtverkeersleiding Nederland is voor dit artikel gevraagd naar haar ervaringen met het VVA-systeem en naar de 'spagaat' waar de scriptie van Oderkerk van rept. LVNL wil pas op deze vragen ingaan nadat het Helios-rapport aan de Alderstafel is besproken. Helios wil zijn onderzoeksresultaten evenmin toelichten. De gemeente Amstelveen, de opdrachtgever, wil ook nog niet reageren. Amstelveen stuurde de *Volkskrant* op verzoek wel een beluidsenquête toe waaruit blijkt dat de meeste inwoners van Amstelveen Schiphol steunen. De gemeentewoordvoerder: 'Veel van onze inwoners werken op Schiphol of voor bedrijven die van Schiphol afhankelijk zijn'.

> **Je weet dat je bedonderd wordt. Ze praten tegen ons alsof we kinderen zijn**
>
> **Rob van den Broek** woont aan de rand van het Amsterdamse Bos



Ook voor buitenlandse luchthavens is lawaai een probleem

Van onze verslaggever **Sander Heijne**

AMSTERDAM Schiphol is niet de enige luchthaven met boze buren. Elke metropool worstelt met geluidshinder van vliegtuigen.

In Londen verzetten burgerfora zich met hand en tand tegen de aanleg van een derde baan voor vliegveld Heathrow. De luchthaven kan fysiek niet verder groeien, de twee [illegible] pelweg vol. Maar de aanleg van een extra baan zou tot nog meer overlast leiden voor omwonenden.

Met steun van burgermeester Boris Johnson is het de boze burgers gelukt de aanleg van de derde baan te verhinderen. Johnson wil Heathrow zelfs sluiten en verhuizen naar een op te spuiten eiland in de Theemsdelta. Zover is het nog niet: de regering wil de benodigde miljarden voor het plan niet op tafel leggen. Voorlopig is een deel van het Engelse vliegverkeer aangewezen op verder van de stad gelegen vliegvelden.

Het stadsbestuur van Berlijn wist de handen wel op elkaar te krijgen voor de bouw van een nieuw vliegveld buiten de stad. Tot 2008 landden vliegtuigen, tot wanhoop van omwonenden, nog in het hart van Berlijn op luchthaven Tempelhof. Het evenzeer verouderde West-Berlijnse vliegveld Tegel is nog in gebruik, maar barst uit zijn voegen. Het vliegveld is ooit ontworpen voor 7 miljoen passagiers per jaar, maar handelt nu al 17 miljoen reizigers af.

Berlijn besloot begin deze eeuw al het vliegverkeer te verplaatsen naar een nieuwe luchthaven aan de zuidkant van de stad, op een plek waar de geluidsoverlast tot een minimum kan worden beperkt. De bouw van het nieuwe vliegveld verloopt echter moeizaam, en valt miljarden euro's hoger uit dan gepraamd.

De emir van Dubai ziet luchtvaart als belangrijke pijler onder de economie van zijn land. Gebrek aan capaciteit mag de groei van zijn luchthavens dan ook nooit afremmen.

Hoewel de emir niet wordt gehinderd door boze burgers die zijn luchtvaartplannen via inspraakprocedures dwarsbomen, houdt hij wel degelijk rekening met geluidsoverlast van vliegtuigen. Luxe vastgoed is een van de andere economische sectoren van het land. Laag overvliegende vliegtuigen zijn slecht voor de huizenprijzen.

Het huidige vliegveld van Dubai ligt nog midden in de stad, maar zit zo goed als vol. Het land bouwt aan een nieuw vliegveld met vijf parallelle banen in de woestijn.