

REACTIE VAN DE LUCHTHAVEN SCHIPHOL OP 'MACHINATIES',

HET REDACTIONEEL VAN NUMMER 1 1995 VAN IDEE

Door R. Wever

De belangrijkste onjuistheden op een rij:

1. de heer De Vries baseert zijn hele commentaar op het 'uitwisselen' na 2003 van lawaaiige zogenoemde Hoofdstuk 2-vliegtuigen door stillere Hoofdstuk 3-toestellen. Hij weet dan kennelijk niet, dat bij de bepaling van de geluidszones met een vijfbanenstelsel, die in 2003 van kracht worden, geen rekening meer is gehouden met Hoofdstuk 2-vliegtuigen omdat het gebruik daarvan vanaf 2003 in heel Europa en dus ook op Schiphol verboden is. Het inwisselen van Hoofdstuk 2-vliegtuigen tegen (méér) Hoofdstuk 3-vliegtuigen kan dus alleen in de periode tussen nu en 2003 plaatsvinden en is geen wisseltruc, maar officieel en door alle partijen ondersteund beleid om in die periode (beperkte) verkeersgroei mogelijk te maken zonder toename van de geluidsbelasting;

2. bij het bepalen van de interim-geluidszone die van kracht zal zijn van 1997 tot 2003, is niet uitgegaan van het aantal lawaaiige Hoofdstuk 2-vliegtuigen in 1990 (54.748), maar van een veel lager aantal (31.100 waarvan 1.500 in de nacht op een totaal aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer wat in 1990 voor 1997 werd verwacht van ca. 260.000), omdat de vervanging van Hoofdstuk 2 door Hoofdstuk 3-vliegtuigen al volop aan de gang is. In plaats van 150 Hoofdstuk 2-vluchten per etmaal, waarvan 20 in de nacht, die de heer De Vries als uitgangspunt hanteert, is voor het bepalen van de geluidscontour voor de periode 1997-2003 dus uitgegaan van ca. 85 H2-vluchten per etmaal waarvan 4 per nacht;

3. de heer De Vries maakt nog een vergissing, als hij in zijn rekenom de geluidsruimte van één Hoofdstuk 2-vliegtuig gelijk-

“D66 ziet ‘wisseltruc’ voor Schiphol”, luidde de kop van een artikel in de Volkskrant van 24 februari jl. Boven het redactionele commentaar in het eerste nummer van Idee van 1995, waarop het Volkskrantartikel is gebaseerd, staat zelfs het woord “Machinaties”. Wie dergelijke termen in de mond neemt en opschrijft, moet zeker van zijn zaak zijn en in ieder geval de juiste feiten kennen. Helaas blijkt dat niet uit het redactionele commentaar in Idee.

●—————●

stelt aan tien Hoofdstuk 3-toestellen. Bij vergelijkbare vliegtuig-typen is de verhouding niet 1:10 maar 1:3. Ook dat leidt tot veel lagere uitkomsten dan waar de heer De Vries in zijn berekening op uitkomt.

Al met al zal Schiphol dus absoluut niet ongelimiteerd kunnen doorgroeien, maar worden er door de wetgever in de vorm van geluidszones voor het huidige vierbanenstelsel en het uiteindelijke vijfbanenstelsel juist heel strenge grenzen aan die groei gesteld. Schiphol wordt daarmee de eerste luchthaven ter wereld die op deze wijze een slot op de deur krijgt.

Tot slot: de heer De Vries vindt dat de hinder rond Schiphol nu al veel te groot is en alleen maar groter wordt. Op dit moment (1995) liggen er 17.000 huizen in de zogenaamde 35 KE-geluidszone. Door aanleg van een parallelle vijfde baan daalt dat aantal tot 10.000 en stijgt het daarna weer tot maximaal 12.600. Maar als er geen vijfde baan zou komen, zal het stijgen tot ruim 30.000 in 2015.

De hinder wordt dus inderdaad alleen maar groter... als je niets zou doen. Vandaar ook dat wij ervoor pleiten, de voorgestelde parallelle vijfde baan zo snel mogelijk aan te leggen, zodat de omwonenden ook zo snel mogelijk profijt kunnen hebben van het feit dat na aanleg van deze baan er veel minder over dichtbevolkt gebied gevlogen hoeft te worden.

Nú de hele besluitvorming heroverwogen en een heel andere plaats zoeken voor de luchthaven, zal er alleen maar toe leiden dat de groei van het luchtverkeer nóg langer zal moeten worden afgewikkeld over de huidige vier banen, waarvan er drie ongunstig liggen. Dat lijkt ons voor de omwonenden geen prettig vooruitzicht.

ANTWOORD AAN WEVER

Het is voor de leden van de redactie geen gewoonte om direct te antwoorden op een reactie op eigen schrijven, maar het karakter van de reactie van de heer Wever, zowel als het onderwerp, maken dit nu nodig.

Het soort van reactie die de heer Wever geeft, nodigt uit tot een welles-nietes spelletje. Daar zal ik mij van onthouden. Wel moet het mij van het hart dat hij het door mij aangevochten principe bevestigt, door toe te geven dat de beloofde vermindering van de geluidsoverlast, door het uitrangeren van de zogenaamde Hoofdstuk 2 vliegtuigen, wordt ingewisseld voor het lawaai van drie keer zoveel (ik zeg tien maal zoveel) Hoofdstuk 3 vliegtuigen. Mijn punt hierbij was met name de eenzijdige concentratie, van de kant van het beleid en natuurlijk van de luchthaven, op het gemiddelde geluidsvolume. Dit vormt een miskening van de aard van geluidsoverlast, die per overvliegend toestel wordt ondervonden.

Inderdaad stond het gewraakte redactioneel in het teken van 'machinaties'. Ik beweerde hier dat deze aanvragen waar economisch belang en macht eenzijdig zijn geconcentreerd in handen van producerende en beherende partijen. Het belang van de luchtvaart lijkt evident en als zodanig te corresponderen met dat van de luchthaven. Maar is dat nog steeds zo, waar de Commissie van Advies op 20 september 1993 terecht waarschuwt voor 'grote capaciteitsproblemen reeds rond de eeuwwisseling, zowel voor de afhandeling als de toelaatbare geluidsoverlast'? Zijn luchtvaart en luchthaven zozeer gediend met een project, namelijk Schiphol als mainport, dat in een van de meest dichtbevolkte gebieden van ons land zal eindigen zoals een dichtslibbende rivier zichzelf beëindigt? Ernstiger nog is deze voorstelling wanneer je haar letterlijk neemt, want hoe zullen de water- (of lucht-) stromen dan uitzwermen, als een delta? Deze problematiek doet zich nu al voor in het klein, op de luchthaven zelf. Omdat de vijfde baan niet vóór 2003 operationeel zal zijn, zal wel degelijk nagenoeg de vol-

ledige groei zich in de komende jaren via het huidige banenstelsel moeten voltrekken.

Het huidige structuurschema Burgerluchtvaart beperkt het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot globaal 300.000. Wanneer eind volgend jaar deze limiet bereikt zal worden, dan lijkt het inderdaad uitgesloten dat Schiphol 'een slot op de deur krijgt', om de woorden van de heer Wever te gebruiken. Intussen worden in de PKB 3 zodanige omschrijvingen met het oog op de komende herzieningen van de luchtvaartwet ingevoerd, dat aan het aantal vliegtuigbewegingen op zich geen waarde wordt toegekend. Daarmee is niet alleen de belangrijkste factor van geluidshinder in het geding, maar óók de norm voor veiligheid. Hebben bijvoorbeeld de perikelen rond het vraagstuk van het verkeer op de weg ons nou nog niet geleerd dat méér nooit minder oplevert? Maar goed, misschien kan aan een bedrijf bedrijfsblindheid niet worden verweten. Veel erger is het wanneer het hele publieke, het ambtelijke en bestuurlijke circuit aan dezelfde kwaal blijkt te lijden. Dan is er geen sprake meer van een 'balance of power'. En het risico dat hieruit spreekt, gaat zelfs de luchtvaart voorbij. Dan raken we aan de principes van de rechtsstaat en dáárover ging het in feite in het redactioneel van het vorige nummer van Idee. Het lag niet eens zozeer in mijn bedoeling het de luchthaven lastig te maken, maar om een problematiek aan te snijden waarvoor de heer Wever kennelijk minder gevoelig is. Deze is politiek van aard. De heer Wever schrijft dat een en ander neerkomt op 'officieel en door alle partijen ondersteund beleid'. Maar daarin schuilt nou juist het probleem! Wanneer 'particulier' en algemeen belang op deze wijze verstrengeld zijn geraakt, hoe zal de publieke stem dan nog kunnen spreken? En door wie zal zij worden gehoord? Door de Wevers in deze samenleving? Kennelijk niet.

Christiaan de Vries

