

PERSBERICHT

Stichting Schiphol Werkgroep Amstelveen Buitenveldert (SWAB)

Amstelveen, 5 juni 2014

Voorstel Staatssecretaris Mansveld vergroot geluidsoverlast Buitenveldertbaan

Verzoek tot aanscherping door Tweede Kamer verkeerd uitgewerkt door voormalig milieu minister Alders

Staatssecretaris Mansveld heeft aan de Tweede Kamer een aanscherping van het nieuwe voorgestelde geluidsstelsel Schiphol toegezegd. Het voorstel, op basis van een advies van de heer Alders, leidt echter juist tot meer geluidsoverlast.

De 'aanscherping' betreft namelijk vier extra criteria die het mogelijk maken om die banen met de meeste geluidsoverlast in te zetten. Zo mag de verkeersleiding bij verwachte regenbuien in de ruimere omgeving van Schiphol afwijken van de afgesproken preferenties. Dit terwijl het banenstelsel van Schiphol ruimschoots aan de internationale voorschriften voldoet om zelfs bij de meest extreme weersituaties die banen met de minste overlast voor bewoners in te zetten.

De voorgestelde 'aanscherping' geeft meer operationele ruimte voor de verkeersleiding in strijd met het uitgangspunt om zo veel mogelijk die banen in te zetten met de minste overlast voor bewoners. Dit terwijl door de Tweede Kamer en het onafhankelijke onderzoeksbureau Helios geconstateerde knelpunten juist niet opgelost zijn. De regels voor de in te zetten startbanen zijn bijvoorbeeld aangepast ten opzicht van het Alders Akkoord van 2008 omdat er (ook na aanvullende training) onvoldoende vertrouwen is bij een aantal verkeersleiders om de internationaal gebruikelijke startprocedures te volgen.

De SWAB doet daarom een beroep op de Tweede Kamer om bij Staatssecretaris Mansveld aan te dringen op een daadwerkelijke aanscherping van het voorgestelde geluidsstelsel. De belangrijkste punten daarbij zijn:

- Onverkort invoeren van de Rinnooij Kan norm zonder extra buffers
- Onverkort opnemen van parallel starten en landen in de preferenties (geen extra/afwijkende criteria: voor bijzondere situaties is er de toegestane marge in de verklaarbaarheid)
- Handhaving van de verklaarbaarheid baangebruik per individuele baan
- Een aanvullende 'resultaat controle' op de lokale geluidsoverlast

Voor informatie: drs. J.H. (Jan) Griese Tel: 0297-582336

**Voorzitter Stichting SWAB 5500 leden
Secretaris BLRS 18 platforms uit de groot regio Schiphol**

Reactie van de Stichting Schiphol Werkgroep Amstelveen Buitenveldert (SWAB) op brieven van Staatssecretaris Mansveld en de heer Alders

Staatssecretaris Mansveld heeft aan de Tweede Kamer een aanscherping van het nieuwe voorgestelde geluidsstelsel Schiphol toegezegd. In dit kader reageert de SWAB op brieven van Staatssecretaris Mansveld en de heer Alders.

SWAB constateert dat de brieven slechts een klein deel van de vastgestelde problemen betreft zoals eerder aangegeven door bewoners en besproken in het Algemeen Overleg Luchtvaart. De 'aanscherping' betekent bovendien per saldo de mogelijkheid tot meer geluidshinder. De belangrijkste geconstateerde knelpunten m.b.t. het nieuwe voorgestelde stelsel zijn:

1. Bij de preferentietabel zijn niet de de Rinnooij Kan normen voor toegestane dwars- en rugwind gebruikt, terwijl deze wel gebruikt zijn bij de baangebruik berekeningen bij het sluiten van het Alders Akkoord in 2008.
2. De verkeersleiding (LVNL) vermijdt vaak het parallelle baanstelsel en zet in plaats daarvan de minder preferente Buitenveldertbaan en Oostbaan in. De preferenties voor starten zijn aangepast ten opzichte van het Alders Akkoord van 2008 omdat er (ook na training) onvoldoende vertrouwen is bij een aantal verkeersleiders.
3. Normen voor het volgen van de preferenties zijn niet baanspecifiek, verschillen worden 'weggemiddeld' over de banen heen.
4. De preferenties en volgorde daarbij zijn in het nieuwe strikt preferente stelsel minder preferent dan de preferentietabel in het oude stelsel.
5. De norm voor de maximale hoeveelheid geluid (MHG) wordt getoetst aan het hypothetische baangebruik bij gemiddeld weer. De toetsing reageert echter niet op de daadwerkelijk ingezette banen gedurende een jaar en biedt daardoor geen bescherming tegen de inzet van minder preferente banen. Ook is de norm niet volume afhankelijk en wordt deze pas knellend bij 510.000 vluchten.
6. Het "Verslag van de Dag" biedt nog niet de gewenste verantwoording.
7. LVNL kan door het hanteren van een aparte onderhoudspreferentietabel, tijdens onderhoud onbeperkt de minder preferente banen inzetten. Er is daarbij geen begrenzing op het beroep op onderhoud en geen prikkel om dit uit te voeren op voor bewoners gunstige tijdstippen.

De brieven gaan in op een deel van de punten 2 en 6. De knelpunten 1, 3, 4, 5 en 7 komen geheel niet aan de orde.

De voorstellen ervaren wij als bijzonder teleurstellend. Een verhoging van de normstelling verklaarbaarheid van 90 naar 95 procent lijkt goed nieuws maar deze verhoging gaat samen met het gelijktijdig creëren van extra buffers. Hierdoor is voor bewoners onder de Buitenveldertbaan per saldo een verslechtering te verwachten. Het effect van de voorgestelde wijzigingen is aldus *meer operationele ruimte voor de verkeersleiding en minder bescherming voor de bewoners*. Frappant hierbij is dat er totaalcijfers over alle banen heen worden gepresenteerd en niet de gevraagde uitsplitsing per baan.

De constatering van Helios dat bij 60% van de inzet van de Buitenveldertbaan geen geldige combinatie aanwezig is binnen de preferentietabel (en dat daarmee de inzet van de Buitenveldertbaan per definitie verklaard is), blijft ook van kracht bij de voorgestelde wijzigingen. Om toch het 'bereik' van de regels te vergroten, is een daadwerkelijke aanscherping van de regels noodzakelijk. Transparantie wordt ook na verzoeken van de Tweede Kamer wederom niet geboden. De LVNL geeft voor zowel de statistieken, als het "verslag van de dag", geen onderbouwing met feiten. Gewenste onderbouwing is baangebruik gekoppeld aan de criteria en opgetreden (weers)omstandigheden tijdens het gebruik.