

# Schipholplannen zonder metingen zijn bedriegerij

## Net als in 2000 komt er geen meting van het lawaai op Schiphol. Hoe kun je omwonenden dan beschermen?

**Gaas Berkhout**

geluidsdeskundige en hoogleraar aan de TU Delft, voorzitter van de commissie die Kabinet Kok II adviseerde over de toenmalige dubbeldoelstelling voor Schiphol

**E**en nieuw initiatief moet verdere groei van Schiphol mogelijk maken. Het plan beoogt de realisering van een dubbeldoelstelling: 20 procent meer groei met 20 procent minder lawaai. Minister Eurlings reageert enthousiast. Maar bewoners in de omgeving van Schiphol geloven er niet meer in. In 2000 kwam toenmalige minister Netelenbos ook met zo'n dubbeldoelstelling en die aanpak mislukte. Waarom zou het dan nu wél gaan lukken?

Het begon allemaal in het voorjaar van 2000. Met de ingebruikneming van de vijfde baan, de Polderbaan, zou Schiphol weer verder kunnen groeien. Wel moest een nieuw normenstelsel ervoor zorgen dat de groei niet gepaard ging met een toename van de geluidhinder. Dat werd toen de dubbeldoelstelling genoemd. De Tweede Kamer betwijfelde of dit nieuwe stelsel wel zou leiden tot afname van de hinder. Ook de milieubeweging was kritisch.

In juni 2000 werd een commissie van deskundigen ingesteld om een onafhankelijk oordeel te geven. De commissie kwam al snel met een vernietigende conclusie: het nieuwe normenstelsel geeft geen enkele garantie dat de dubbeldoelstelling daadwerkelijk wordt gehaald. Nog erger, in het nieuwe stelsel wordt het expliciet zichtbaar maken van de milieueffecten door verdere groei helemaal weggelaten, aldus de commissie. Daarmee wordt de controle van de dubbeldoelstelling in de praktijk onmogelijk gemaakt.

De commissie kwam al in 2001 met een aantal concrete voorstellen hoe het nieuwe stelsel te repareren. Meten van geluidsniveaus speelde daarin een centrale rol. Immers, tot dan werd er alleen maar gerekend. En we wisten ondertussen dat rekenresultaten en werkelijke lawaainiveaus sterk kunnen afwijken. Essentieel is dus dat er gemeten wordt. Niet alleen dichtbij Schiphol, maar ook in de wijde omgeving. Niet alleen in weilanden, maar ook op plekken waar veel mensen wonen. Zo kunnen we voortdurend zichtbaar maken hoeveel lawaai er nu écht gemaakt wordt: op elk gewenst tijdstip en op elke gewenste plek. Dat levert

### Zeven kostbare jaren zijn er verloren gegaan

essentiële stuurinformatie op voor de luchtvaartsector, voor de ministeriële beleidsmakers en, vooral ook, voor de omwonenden.

De luchtvaartsector komt nu, zeven jaar later, opnieuw met een initiatief om een dubbeldoelstelling te realiseren: 20 procent meer groei en 20 procent minder lawaai. Enerzijds wil men dat bereiken door invoering van een aantal reeds bekende maatregelen, zoals hinderarme vliegroutes bij opstijgen en zogeheten glijaderingen bij landen. Maar er zijn ook nieuwe voorstellen zoals het aanbrengen van geluidswallen langs de start- en landingsbanen en vooral door lawaai te neutraliseren met be-

hulp van anti-geluid in en rond woningen. Hiervoor komt er een omvangrijk onderzoekprogramma, waarbij wetenschappers vele jaren gaan samenwerken met partners in de luchtvaartsector.

Met recht een lofwaardig initiatief. Maar de grote vraag is of de dubbeldoelstelling dit keer wél zal worden gehaald. Wat mij in het onderzoekprogramma onmiddellijk opvalt is dat voorstellen om te bepalen hoe het vliegtuiglawaai zich in de komende jaren gaat ontwikkelen, geheel ontbreken. We gaan dus vele jaren omstandig investeren in nieuwe maatregelen, maar we investeren niet in middelen om te bepalen wat dat nu allemaal gaat opleveren. Sturing op resultaten ontbreekt.

Alleen met het installeren van een omvangrijk en betrouwbaar meetnetwerk in de wijde omgeving van Schiphol kunnen we vaststellen hoeveel lawaai het vliegverkeer werkelijk maakt. Alleen met nauwkeurige metingen kunnen we het effect van de aangebrachte maatregelen vaststellen en daarmee de effectiviteit van het omvangrijke onderzoekprogramma sturen. En alleen met openbaarmaking van metingen kunnen we het vertrouwen tussen Schiphol en omwonenden herstellen.

Wat nu gebeurt lijkt een herhaling van zetten. In 2000 werd de dubbeldoelstelling dé basis van het Nederlandse milieubeleid voor Schiphol, maar maatregelen ontbraken om vast te stellen of die doelstelling wel zou worden gehaald. Daarmee zijn zeven kostbare jaren verloren gegaan. Nu ligt er een nieuw initiatief en weer een dubbeldoelstelling. En weer ontbreekt een fundamenteel element. Zo kan Schiphol rustig doorgroeien en komt er van de milieuafspraken weinig terecht.