

door FRISO DE ZEEUW

Gebruik Oostbaan inperken

Bewoners van het zuidwestelijke deel van Amsterdam zijn absoluut niet gecharmeerd van de laagvliegende vliegtuigen boven hun woongebied.

Dit maakten zij indringend duidelijk aan de leden van het discussieforum in de Vondelkerk op 24 maart in Amsterdam. Dit forum bestond uit bestuurlijke en politieke vertegenwoordigers van uiteenlopende bij de luchtvaart betrokken instanties.

Hoofdrede voor het ongenoegen is het gebruik van de Schiphol-Oostbaan, het korte start- en landingsbaantje op Schiphol dat de laatste jaren steeds vaker als 'gewone' start- en landingsbaan in gebruik is. Uit de zaal werd opgemerkt dat Schiphol al jaren beschikt over vijf banen en dat de in 2003 gerealiseerde baan een zesde zal zijn in plaats van de in het algemeen spraakgebruik bekende vijfde baan.

De aanvliegroute van deze Schiphol-Oostbaan voert op geringe hoogte recht over het centrum en zuidwesten van Amsterdam en veroorzaakt veel hinder. Zeker nu de Kaagbaan vanwege werkzaamheden buiten gebruik is tot juni. maakt het luchtverkeer gebruik van de andere banen en dus ook meer van de Schiphol-Oostbaan.

In 1996 kwamen 6400 klachten van ongeveer 1500 personen over dit baangebruik bij de Commissie Geluidhinder Schiphol binnen. In het eerste kwartaal van dit jaar kwamen maar liefst 3700 klachten binnen.

De Schiphol-Oostbaan wordt gebruikt bij landingspieken naast de Zwanenburgbaan, indien de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is, bij slecht zicht of een laag wolkendek, bij zuidoostenwind en bij harde zuidwesters storm.

De luchthaven heeft de Schiphol-Oostbaan de laatste jaren uit capaciteitsoverwegingen, ter voorkoming van grote vertragingen, steeds meer gewoon ingeroosterd naast de hoofdstart- en landingsbanen.

Om dit gebruik aan banden te leggen heeft het gemeentebestuur van Amsterdam in 1994 afspraken met de luchtvaartdirectie gemaakt in een zogenaamde 'Letter of Intent'. Hiermee is beoogd de rechtstreekse lan-

Het gebruik van de Oostbaan van Schiphol zorgt voor grote geluidsoverlast in Amsterdam. Alleen Schiphol en de gemeente Amsterdam hebben afspraken gemaakt over het gebruik van de baan. Volgens de gedeputeerde voor milieuvan de provincie Noord-Holland, Friso de Zeeuw, moet de Commissie Geluidhinder bij nieuwe afspraken betrokken worden.

dingen met straalvliegtuigen op de Schiphol-Oostbaan tot 1 procent van het totale aantal landingen op Schiphol te beperken, met een maximum van 2 procent. Dit laatste percentage mag niet worden overschreden tenzij er sprake is van groot baanonderhoud van andere banen, ofwel bij uitzonderlijke omstandigheden, maar dan moet dit in de volgende jaren worden gecompenseerd.

Amsterdam Airport Schiphol heeft de grootste moeite zich aan deze afspraken te houden. Vorig jaar bedroeg volgens opgave van de luchthaven het gebruik 2,7 procent. Daarbij zijn dan niet inbegrepen het niet-zakelijke luchtverkeer en de niet-rechtstreekse naderingen op de Schiphol-Oostbaan waardoor het totale percentage op ca. 4 procent komt. De laatste categorieën maken geen onderdeel uit van de 'Letter of Intent'. Met de werkzaamheden aan de Kaagbaan zal ook dit jaar het percentage de 2 procent benaderen.

De 'overeenkomst' die Amsterdam en Schiphol hebben gesloten heeft zwakke kanten. In de eerste plaats zijn alleen de geluidszones keihard, met kracht van wet, vastgelegd in het zogenaamde Aanwijzingsbesluit voor de luchthaven. Het kost Schiphol moeite om daar binnen te blijven. Als enige luchthaven in Europa moet de luchthaven in de komende jaren uit een milieuoogpunt vluchten gaan beperken (zogenaamd capaciteitsmanagement). Vanaf dit jaar moet Schiphol elk jaar een Gebruiksplan maken.

Daarin geeft de luchthaven aan, hoe zij de geboden 'geluidruimte' binnen de zonering gaat benutten. Het Gebruiksplan is onderworpen aan de goedkeuring van de minister van verkeer en waterstaat, die daarvoor onder meer het advies van de Commissie Geluidhinder Schiphol inwint.

In de tweede plaats is de afspraak met Amsterdam buiten deze Commissie Geluidhinder Schiphol tot stand gekomen. In deze commissie zijn de gemeenten uit de Schipholregio vertegenwoordigd (met een gemeentebestuurder en een burgervertegenwoordiger) en tevens de Luchthaven Schiphol, de Rijksluchtvaartdienst en verscheidene andere instanties. Het voorzitterschap en secretariaat worden vanuit de Provincie Noord-Holland verzorgd.

De Commissie Geluidhinder Schiphol is de officiële adviesinstantie voor de minister van verkeer en waterstaat. De adviezen van de commissie over de nieuwe uitvliegroutes en het Gebruiksplan van de luchthaven zijn bijvoorbeeld grotendeels afgewijzigd door de minister overgenomen. In haar laatste vergadering heeft de commissie uitgesproken dat zij aparte afspraken, zoals de 'Letter of Intent' onwenselijk vindt, zeker nu enkel het systeem van het aanwijzingsbesluit en het gebruiksplan geldt.

De commissie staat voor behartiging van de milieubelangen in de hele regio. En vaak betekent een verbetering voor een gebied verschuiving van de overlast naar elders. Zo zou volledige nakoming van de 'Letter of Intent' extra hinder voor Amstelveen, Buitenveldert en Amsterdam-Zuidoost tot gevolg kunnen hebben.

Al met al lijkt mij de halfzachte juridische basis van de 'letter of intent' niet sterk. Ook het feit dat dit onderonsje tussen Schiphol en Amsterdam buiten het regionale kader van de Commissie Geluidhinder omloopt, is zwak.

Het lijkt mij goed, dat het gemeentebestuur van Amsterdam en de Commissie Geluidhinder Schiphol met Schiphol duidelijk afspreken hoe, na



FOTO WUBBO DE JONG

Geluidsoverlast Schiphol

verlenging van de Kaagbaan, het gebruik van de Schiphol-Oostbaan beperkt wordt en hoe deze regeling via het gebruiksplan wordt vastgelegd.

Er moet worden nagegaan of vliegtechnische maatregelen, zoals aanpassing van vlieghoogten en draaihoeken, de overlast kunnen beperken. Bij gebrek aan overeenstemming is een beroep op de Haagse politieke arena kansrijker dan een beroep op de rechter.

Als randvoorwaarde geldt: geen verplaatsing van geluidsoverlast naar andere delen van de stad of naar andere gemeenten. Dan moet er gekozen worden voor capaciteitsbeperking van de luchthaven. Het geheel buiten gebruik stellen van de Schiphol-Oostbaan lijkt mij intussen voorlopig een illusie. De strekking van de 'letter of intent', namelijk inperking van het gebruik van de Schiphol-Oostbaan, moet verankering krijgen in de Commissie Geluidhinder. Daar hoort het thuis.

Opnieuw grote droogte natuur Nationaal Park

VELSEN • WILFRED SIMONS

Droogte heeft het Nationaal Park Zuid-Kennemerland opnieuw in zijn greep. Juist nu alle bomen, struiken en planten op uitkomen staan, hebben zij behoefte aan een natte duinbodem. Maar het water staat laag, zij het niet zo laag als vorig jaar.

„Het is iets droger dan gemiddeld”, zegt beheerder P. Dhont van het Nationaal Park.

De natuur was vorig jaar ongeveer een maand later dan gebruikelijk. De boemen hadden later bladeren en bloesems, de bollen kwamen later uit grond, zelfs de mosselen in zee rijpten een maand later dan normaal het geval is. Op het droge voorjaar volgde ook nog eens een droge zomer. Zo'n extreme toestand is tot nu toe nog niet te verwachten.

Toch meent woordvoerder C. Dekker van de Klimatologische Dienst van het KNMI in De Bilt wel dat zich een vergelijkbare ontwikkeling voordoet als vorig jaar. „In 1996 was het voorjaar erg droog, terwijl het najaar nat was”, zegt hij. „Dit jaar is het voorjaar opnieuw droog, zij het minder dan vorig jaar. In februari heeft het nog goed geregend. Daar staat echter tegenover dat december en januari wel erg droog waren.

Ook de laatste weken is het weer droog. Het totale plaange is wisselvallig.” Het KNMI heeft een meetpunt voor neerslag in Beverwijk.

Volgens Dekker gebruikt de natuur in de duinen nu de watervoorraden die in het afgelopen najaar zijn opgebouwd. Nieuw regenwater komt er op

dit moment niet bij. „De natuur is nu aan het uitdrogen”, meent hij. „Als het niet snel gaat regenen, dreigt binnenkort wel grotere droogte te ontstaan.” Voor de komende maand verwacht Dekker overwegend droog weer.

„Ik voorzie meer hoge drukinvloeden”, zegt hij.

Opzichter M. Jansen van Natuurmonumenten maakt zich nu al zorgen. „Twee jaar geleden hebben we voor het laatst een goede natte winter gehad”, zegt zij. „Op dit moment is de situatie nog niet alarmerend. Een paar goede buien op dit moment zou de natuur wel een betere uitgangspositie geven.

Bomen, struiken en kruiden hebben veel water nodig om te ontkiemen en uit te botten.”

Woordvoerder Dhont van het Nationaal Park heeft nog zeer onlangs de waterstand gemeten

Vervuilde grond van tuinbouwkas wordt afgegraven

Van onze verslaggever

HEERHUGOWAARD — De topklaag van de grond aan de Jan Glijnisweg, waarop een tuinbouwkas stond, is vervuild en moet worden afgegraven. De gemeente heeft het terrein

nodig voor de toekomstige wijk Zuidwijk/Huygenhoek. Het perceel moet bouwrijp worden gemaakt. In de bovengrond van de kas heeft een opeenhoping plaatsgevonden van bestrijdingsmiddelen of afbraakproducten daarvan. Op het grootste gedeelte van het kasperceel komen huizen. De af te graven grond wordt verwerkt in een geluidswal bij de nieuwe wijk. De sanering kost f 13.500.

op het Kraansvlak in de duinen.

„De stand was vorig jaar omstreeks deze tijd 1,20 meter lager dan normaal”, weet hij. „Nu is de stand dertig centimeter hoger dan vorig jaar. Dat is nog altijd aan de droge kant.”

De droogte is vooral een gevolg van een tekort aan neerslag, weet Dhont. „De invloed

van de waterwinning in de duinen is niet zo van belang. Veel mensen denken dat de duinen natter worden als gevolg van de verminderde waterwinning, maar de drinkwaterbedrijven spelen hierin nog geen rol van betekenis. De waterleidingsmaatschappijen winnen nu 8,5 miljoen kubieke meter water per jaar. Tot voor enkele jaren was dat 9,4 miljoen. Voor de natuur zet zo'n vermindering geen zoden aan de dijk.”