

Noodzakelijke aanscherping van het voorgestelde nieuwe normen en handhavingstelsel Schiphol (NNHS) ter bescherming van bewoners

Bewoners worden regelmatig geconfronteerd met onverklaard baangebruik. Bij het melden van specifieke cases van onverklaard baangebruik is de reactie van de luchtverkeersleiding (LVNL) enkel dat ze voldoen aan de regels in totaliteit. In het NNHS zijn lokale geluidsmaxima (handhavingpunten) vervangen door 'vliegregels'. Deze regels van het voorgestelde NNHS zijn echter uitzonderlijk ruim. Zo mag afgeweken worden van de preferenties bij windstil weer en een minimale staartwind op de meer preferente banen. Er is namelijk een verlaagd criterium van 0 knopen gehanteerd voor staartwind, terwijl de commissie Rinnooy Kan een verhoging van de ICAO waarde van 5 naar 7 knopen voor Schiphol heeft geadviseerd. Bovendien zijn ook nog eens 25.000 niet verklaarde vluchten toegestaan. Naast het niet toepassen van de Rinnooy Kan norm zijn er vele andere voorbeelden van vrijheden binnen het stelsel zoals de regels buiten daglicht. Het Britse bureau Helios zegt hierover in een onderzoek naar het gebruik van de Buitenveldertbaan: "Vrijheid in het systeem is begrijpelijk omdat dit noodzakelijk is voor de LVNL om te allen tijde een veilige en efficiënte operatie te kunnen behouden. Aan de andere kant moet er niet zoveel vrijheid in het systeem zitten dat het niet de gewenste bescherming tegen geluidsoverlast biedt. Hierin moet een balans worden gecreëerd."

Binnen de regels wordt de Buitenveldertbaan thans 40% meer ingezet dan verondersteld in het AldersAkkoord, nadat eerder ook al een [forse verhoging](#) had plaatsgevonden. En de ruime regels maken zelfs een nog hogere inzet mogelijk. Ook de Oostbaan wordt veel vaker ingezet dan voorzien bij het AldersAkkoord.

Wat is noodzakelijk

De meteobanen (Buitenveldertbaan en Oostbaan) mogen volgens de principes van het AldersAkkoord alleen ingezet worden indien de primaire en secundaire banen niet bruikbaar zijn. Dit vanwege grote bevolkingsgroepen dicht bij de kop van de baan. Toepassing van dit principe vereist een aanzienlijke aanscherping van de regels zoals:

- Normstelling verklaarbaarheid per individuele baan aangezien thans een lage verklaarbaarheid van de Buitenveldertbaan en Oostbaan worden 'weggemiddeld' binnen de normstelling van 95% voor alle banen in totaal;
- [Toepassen Rinnooy Kan norm binnen het NNHS](#) , zoals berekend bij het AldersAkkoord;
- Parallel baangebruik bij verminderd zicht zoals verondersteld in het AldersAkkoord en herbevestigd als openstaande actie in het advies van 2013;
- Beter vastleggen regels buiten daglicht, aanscherpen bij onderhoud, en alleen berekenen van verklaarbaarheid over tijdvakken met bewegingen.

De sector claimt de ruime regels echter nodig te hebben om ook bij uitzonderingen ten allen tijde een veilige en efficiënte operatie te kunnen behouden. Ieder van de afzonderlijke regels in het NNHS kent daartoe veel vrijheid. Het gevolg is geen bescherming voor bewoners tegen het onnodig vaak gebruik van de vele vrijheden (buffers) in het stelsel. Voor een veilige en efficiënte operatie is het namelijk niet nodig om alle verschillende buffers tegelijkertijd volledig te benutten. Bescherming is dan alleen mogelijk door een resultaatnorm op het gebruik van de meteo banen. De aanscherping van de NNHS-regels en/of het introduceren van een resultaatnorm voor de meteobanen is uiterlijk noodzakelijk voordat het aankomende LVB wordt vastgesteld.