

KENGEGEVENS**NAAM**

Guus Berkhout

LEEFTIJD

63

TITEL

Prof.dr.ir.

OPLEIDING

TU Delft, elektrotechniek

FUNCTIEHoogleraar akoestiek,
geofysica en innovatie-
management
aan de TU Delft**PROF.DR.IR. GUUS BERKHOUT OVER NOODZAAK TWEEDE NATIONALE LUCHTHAVEN**

‘Schiphol niet in,



De discussie over de geluidsoverlast van Schiphol is voor een gewoon mens bijna niet meer te volgen. Maar volgens geluidskundige prof.dr.ir. Guus Berkhout heeft de politiek de boel belazerd. 'Het is duidelijk dat Schiphol op een bepaald moment de grenzen van de groei bereikt.' De geluidskundige van de TU Delft denkt bij een tweede nationale luchthaven aan de Maasvlakte.

REKENKUNDIGE TRUCS, GEBROKEN BELOFTES, onduidelijkheden, verdraaiingen en halve waarheden. De moed zakt je in de schoenen als je enigszins verdiept in de discussie over de geluidsnormen rond Schiphol. Intussen is er bijna niemand meer die het geharrewar nog echt kan overzien. Behalve dan misschien prof.dr.ir. Guus Berkhout van de TU Delft. Hij is daar hoogleraar in de vakgebieden akoestiek, geofysica en innovatiemanagement, maar meer bekendheid verwierf hij als voorzitter van de commissie die moest beoordelen of de nieuwe geluidsnormen rond Schiphol wel voldoen aan de gedane politieke beloftes. De normen zouden minder ingewikkeld, realistischer en strenger worden.

Berkhout en zijn commissie kwamen vorig jaar tot de conclusie dat deze beloftes op geen enkele wijze worden waargemaakt en dat, simpel gezegd, Schiphol van de politiek krijgt wat Schiphol wil. In november 2002 gaf Berkhout zijn opdracht dan ook resoluut terug. Dit na flinke aanvaringen met de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat, eerst Tineke Netelenbos (PvdA) en daarna staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen (VVD) en niet te vergeten hun ambtenarenapparaat.

TERUGBLIK

'Het is niet te geloven hoe het allemaal is gelopen', kijkt Berkhout terug. 'En ik zeg u, zoals ik dat ook tegen de staatssecretaris al heb gedaan, de politiek komt hier niet mee weg.'

Berkhout legt zorgvuldig uit wat er allemaal mis is gegaan en hoe de politiek consequent de kant van Schiphol kiest. Het nieuwe normenstelsel was oorspronkelijk bedoeld om het verouderde Nederlandse systeem aan te passen aan de Europese richtlijnen en om een duidelijker, rechtvaardiger en realistischer systeem te krijgen. Ook zouden de circa één miljoen omwonenden van Schiphol meer bescherming krijgen.

Niet dus. Berkhout somt een groot aantal zwakke punten op. 'Het nieuwe stelsel is onvoorstelbaar ingewikkeld gemaakt. In plaats van naar de werkelijkheid te kijken en te

bepalen hoeveel de lawaaiproductie per jaar was, werd er gegoocheld met scenario's. Uiteindelijk ging de discussie alleen nog maar over virtuele werelden en is de werkelijkheid niet meer terug te vinden. En wat te zeggen van de invoering van één virtuele luchthaven met één start-landingsbaan om het totale geluidsvolume te berekenen. Wat heeft die schijnwereld nog met de werkelijkheid van Schiphol te maken? Hoe krijgt men het verzonnen?'

'Maar het wordt allemaal nog vreemder. In het oude stelsel was er ook een plaatselijke bovengrens voor het lawaai in de wijdere omgeving (buiten de directe zone, grofweg tussen 10 en 40 km van Schiphol, red). In het nieuwe stelsel geldt er plaatselijk voor die wijdere omgeving helemaal geen wettelijke beperking meer.'

En Berkhout gaat verder. 'In het oude stelsel gold dat overal op de zonegrens, dus bij de overgang tussen directe en wijdere omgeving van Schiphol, de geluidbelasting niet boven een bepaalde grenswaarde mocht uitkomen. In het nieuwe stelsel wordt slechts in 35 handhavingspunten op die zonegrens gecontroleerd. De zonegrens is dus als het ware lek gestoken. Verder deden ze over de positie van de handhavingspunten vreselijk ingewikkeld. Als commissie hebben we gewoon gezegd dat je ze daar neer moet zetten waar je de hinder wilt beheersen, dus waar veel mensen wonen. Niet in weilanden, zoals nu het geval is. En, zoals gezegd, niet alleen vlakbij Schiphol, maar ook in de wijdere omgeving.'

Een ander belangrijk punt is het doen van aanvullende metingen van de geluidsoverlast in plaats van het alleen maar te berekenen. In het oude stelsel werd er nog louter en alleen gerekend. 'De commissie concludeert dat de techniek om goed te meten voorhanden is en dat het mogelijk moet zijn de uitkomsten van metingen en berekeningen zinvol aan elkaar te koppelen, het proces van 'kalibreren'. Dat kun je uiteraard niet aan ambtenaren overlaten; daar heb je deskundigen voor

'Ik kan me wel een klein beetje voorstellen wat zo'n David Kelly in Engeland heeft doorgemaakt'

maar aan zee'

nodig. Meten is dus in principe een belangrijk aspect van het nieuwe stelsel, maar dit argument is helaas door 'Den Haag' misbruikt om de ondeugdelijkheden in de wet te verdoezelen. Onder het motto: wacht u maar, als we eenmaal gaan meten dan komt alles wel goed. Zo simpel is het helaas niet. Metingen kennen ook fouten en bij harde wind kan er zelfs helemaal niet worden gemeten.'

REKENFOUT

Tot overmaat van verwarring was er recent weer 'de rekenfout'. Schiphol zou een foutje hebben gemaakt bij het invoeren van gegevens in het rekenmodel, waardoor er te veel starts werden gepland op de nieuwe Polderbaan.

'Tja, die discussie rond de rekenfout illustreert precies het probleem, los van de vraag of er nu wel of geen opzet in het spel was. Het laat opnieuw zien dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat volledig aan de leiband van Schiphol loopt. Want Schiphol maakt een fout en de politiek gaat vervolgens kijken wat er in de wet te repareren valt. Voordeel is wel dat de discussie nu al sneller op gang is gekomen dan ik verwacht had.'

'Er is maar één schuldige in dit drama: de politiek. Lang geleden heeft 'Den Haag' besloten dat Schiphol moest groeien. Waarom hebben ze niet het lef gehad om die keuze openlijk te maken? Dan wist iedereen waar hij aan toe was, nu is er gekozen voor een traject van misleiding en halve waarheden. Juist daardoor is de ervaren hinder bij de omwonenden aanzienlijk toegenomen.'

De Tweede Kamer slikte het allemaal. Al lijkt er nu misschien een kentering aanstaande. Tweede-Kamerlid ir. Diederik Samsom (PvdA) stelde recent immers dat zijn partij het Dossier Schiphol tot nu toe verkeerd heeft behandeld. 'Ik had al gezegd dat de politiek hier niet mee weg zou komen. En ik kom dan nog uit een onverdachte hoek, want ik ben bepaald geen milieuactivist.' Berkhout is namelijk lid van de VVD.

'U ziet, wij konden onder deze omstandigheden niet anders doen dan onze opdracht teruggeven.' Vóór die breuk is Berkhout volgens eigen zeggen zwaar onder druk gezet om de conclusies van zijn commissie aan te passen ten gunste van Schiphol. 'Onder druk word ik juist vasthoudender. En die druk van de zijde van de overheid kan heftig zijn, kan ik u verzekeren. Het zijn natuurlijk totaal verschillende gevallen, maar ik kan me wel een klein beetje voorstellen wat zo'n David Kelly in Engeland heeft doorgemaakt.'

Het is duidelijk. De politiek heeft er een zootje van gemaakt. Maar hoe moet het dan wel, professor Berkhout? 'Essentieel is dat nu eindelijk de juiste informatie over de daadwerkelijke hoeveelheid lawaai in de regio Schiphol beschikbaar komt, want dat was tot nu toe nooit het geval. Eigenlijk is dat de oorzaak van de ellende. Alle benodigde vluchtgegevens van de afgelopen tien jaar zijn aanwezig. Hiermee kunnen we jaarlijks het 'geluidslandschap' rond Schiphol berekenen en gedetailleerd in kaart brengen. Ook voor het verleden, zodat de ontwikkeling van de geluidshinder op elke plek in de regio is te volgen. Bovendien kunnen deze gegevens via een netwerk van meetpunten, de 'ijkpalen' van het stelsel, worden gecorrigeerd voor mogelijke rekenfouten.' 'Essentieel is ook dat de overheid de innovatie in de luchtvaart gaat aanjagen door over te gaan op een andere aanpak van de regelgeving. Op de lange termijn is er op innovatief gebied veel te verwachten van de luchtvaart. De luchthaven van de toekomst zal die innovatie aandrijven. Bij Schiphol is hier een kans gemist. De luchthaven moet worden uitgedaagd om zijn

eigen ruimte te scheppen. Daarom moeten de handhavingpunten juist op de plekken komen waar veel mensen wonen. De sector dient in de toekomst de vliegbewegingen en -procedures zo in te richten dat de 'dalen' van het geluidslandschap zich bevinden in de grotere woonkernen en de 'bergen' in de weilanden. Dat is mogelijk als je het systeem flexibeler en slimmer inricht. Verder zorgt de technologie voor steeds stillere vliegtuigen. Dat blijft voorlopig nog doorgaan. Het kernpunt is dat regelgeving van de overheid Schiphol nooit heeft geïnspireerd om dit soort zaken uit te proberen.'

'Hoeveel ruimte er nog door slimmere procedures en stillere vliegtuigen is te boeken, kan ik ook niet precies zeggen. Maar het is duidelijk dat er hoe dan ook een bepaald moment zal komen, waarop de grens aan de groei van Schiphol is bereikt. Een tweede, aanvullende, nationale luchthaven is dan onontkomelijk. We moeten daar nu al over nadenken. Sterker nog, we zijn eigenlijk al te laat.'

En hoe moet dat er dan uitzien? Een luchthaven voor de kust, Schiphol in zee? 'Ik geloof daar niet in. Veel en veel te duur. Logisch zou zijn om bijvoorbeeld het vracht- en charterver-

keer af te scheiden van het transitverkeer. Dus het transitverkeer op Schiphol laten en charters en vrachtvervoer (grotendeels) ergens anders. Er is dan een aantal opties, al zijn het er niet veel. Interessant is de Tweede Maasvlakte, alhoewel ik met die variant nog bezig ben. Dus niet 'Schiphol in zee', maar 'Schiphol aan zee'. Je slaat dan twee vliegen in één klap. De grote herriemakers weg van Schiphol en aansluiting op dat andere grote nationale transportproject waar we nu eenmaal voor hebben gekozen: de Betuwelijn. Op die manier kun je er nog wat van maken.' 'U merkt, ik ben niet zo'n aanhanger van het idee 'Nederland Distributieland'. Behalve het debat over wat we met Schiphol op termijn willen, moet er ook een goede discussie komen over de wenselijkheid van Nederland Distributieland, met name wat betreft de laagwaardige doorvoer via onze mainports.'

Volgens Berkhout is de treurigstemmende gang van zaken in het dossier Schiphol geen uitzondering. 'Het is alleen uitzonderlijk in de zin dat het al zo lang duurt. Maar tal van overheidsprojecten kennen een soortgelijke ontwikkeling.'

Dat heeft volgens hem onder meer te maken met de verkering van de ministeries. 'De discussie rond de geluidsnormen rond Schiphol is voor een deel terug te voeren op een stammenstrijd tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van VROM. Verkeer en Waterstaat heeft op een gegeven moment die strijd gewonnen.'

'Ons systeem verkeert in een crisis, dat is duidelijk. De ministeries jagen hun eigen belangen na en concurreren daardoor met elkaar. Bovendien beschikken ze niet over voldoende integrale vaardigheden om grootschalige processen goed te regisseren. Met dit soort ontsporingen als gevolg. Ik ben daar dus tegenin gegaan en ik roep anderen op om hetzelfde te doen. Juist de ingenieur heeft in dit soort processen vanwege zijn brede kennis en zijn adviserende rol een speciale verantwoordelijkheid. Blijf onafhankelijk!'



'Op de lange termijn is er op innovatief gebied veel te verwachten van de luchtvaart'

'De politiek komt hier niet meer weg'

