

Minder overlast dankzij nieuw banenstelsel



De ideale situatie: starten vanaf de Polderbaan.

Niet achterover leunen * 239.500 mensen hebben dagelijks last * Nu snel verder met overlegstructuur



Frans van den Berg
van den Berg is media- en

Den Haag * Het nieuwe normen- en handhavingssysteem voor Schiphol is een succes. Netto zijn minder mensen ernstig gehinderd. Het streven was vijf procent minder, maar naar verwachting zijn dat over enkele jaren twaalf procent minder ernstig gehinderden.

„Een succes, al wil dat niet zeggen dat deze mensen geen overlast meer hebben, maar ze vallen in een lichtere categorie. Daarom willen we dat het experiment met prefecten baan-gebruik wordt omgezet in een permanent systeem”, licht gedeputeerde Tjeerd Talsma toe. De provincie-bestuurder was dinsdag ook in Den Haag, waar Hans Alders het eindrapport aan staatssecretaris Maasveld overhandigde.

De norm van vijf procent minder gehinderden geldt voor het zogeheten buitengebied, dus de gebieden die onder de aan- en uitvliegeroutes liggen zoals de IJmond, Zaanstreek, Gooi en Leidse regio. In dit gebied gaat het om 239.500 bewoners. Inderdaad zijn 682 voorstellen beoordeeld op hun haalbaarheid. Van de overgebleven plannen is inmiddels tweedeede ingevoerd, zoals een vaste bocht tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp door aanpassing van routes van de Zwanenburgerbaan en Polderbaan en minder nachtvliegtuigen. Dat leidt in 2020 tot 12,3 procent minder ernstig gehinderden. Wanneer daar meer stille landingen (zogeheten glidvluchten) bijkomen, dan kan dat oplopen tot 14,4 procent minder gehinderden.

Het systeem van voorkeursbanen, waarmee nu bijna drie jaar op proef is gewerkt, moet nu definitief wor-

den. De Polderbaan en de Kaagbaan worden steeds als eerste ingezet voor starts en landingen. Banen die pal over dichte woonbuurten gaan, zoals de Buitenvelderbaan en de Oostbaan, worden zo min mogelijk ingezet.

Een tweede start of landingsbaan mag alleen worden gebruikt wanneer de eerste baan vol is. Dat zijn 38 starts per uur en 36 landingen per uur. „Bij meer starts kunnen we de extra toestellen naar die andere baan sturen. Bij landingen kan je niet zeggen dat vijf toestellen naar die andere baan uitwijken. Dan krijg je het probleem van kruisende routes. Dat willen we vanwege veiligheid juist voorkomen en dus splitsen we het westelijke en oostelijke verkeer van elkaar”, legt Paul Riekmans, directeur van de luchtverkeersleiding uit.

Maximum

Verder zijn afspraken gemaakt over het inzetten van een vierde baan. Dat blijft maximaal veertig toestellen per dag, ook wanneer de luchthaven de komende jaren verder groeit naar de grens van 500.000 vliegbewegingen. Dit jaar komt Schiphol op 435.500 vliegbewegingen. Door de crisis en het vervangen van kleinere toestellen door grotere, is het aantal starts en landingen de laatste jaren nauwelijks gestegen, terwijl het aantal passagiers wel naar recordhoogte ging. Hans Alders verwacht dat tussen 2019 en 2030 de grens alsnog wordt bereikt. Aangesproken is dat wanneer Schiphol op 460.000 zit, dat dan het uitplaatsen al begint. Eindhoven is nu al aan het groeien, maar Lelystad nog niet. „Daarom heb ik Schiphol ook opdracht gegeven Lelystad op tijd gereed te hebben. Dat moet 2017 zijn”, benadrukt staatssecretaris

Mansveld.

Waterbed

Na het doorvoeren van alle maatregelen zijn er volgens Hans Alders weinig mogelijkheden meer over om de hertje nog verder terug te

dringen. „Een vernieuwde startprocedure, waarmee Arkefly heeft gewerkt, kunnen we verder toepassen. Net als experimenten met glidvluchten overdag op de Aalsmeerbaan. Maar bij andere aanpassingen heb je te maken met het waterbedeffect”,

heeft Alders ervaren. „We hebben uitvoering gekregen naar aanpassingen van de routes van de Kaagbaan en Aalsmeerbaan. Maar dat is niet wenselijk omdat dan andere gebieden hinder krijgen.” De komende maanden gaat Alders



Luchtverkeersleiders.

Uitleg over baaninzet

De luchtverkeersleiding gaat zich met ingang van 1 november dagelijks verantwoorden voor het inzetten van start- en landingsbanen.

Nu al kunnen omwonenden de toestellen niet alleen horen overkomen, maar ook op websites volgen. Toch waren er vaak klachten over met name het inzetten van de Buitenveldertbaan zodra de toestellen over Amstelveen, Amsterdam en het Gooi gaan. „Bewoners denken vaak dat wij de boel manipuleren. Maar we hebben regelmatig te maken met buien, onweer of harde wind bij de andere banen, waardoor we moeten uitwijken naar de Buitenveldertbaan. Soms komen buien er wel aan, maar gaan ze toch net anders. Daarom is het zo fijn dat we bij ons op de werkvloer vaste meteorologen hebben. Dat gaan we dus dagelijks uitleggen”, licht Paul Riemens, directeur van de luchtverkeersleiding, toe.