

Proef

Voor de nabije toekomst heeft zijn Tafel van Alders de handen vol aan het nieuwe geluidsstelsel dat op 1 november van start gaat. „Het is twee jaar op proef, waarbij we al na één jaar een eerste evaluatie hebben. Het bestaande stelsel blijft ook van krach. Mocht het nieuwe stelsel toch niet voldoen, dan kunnen we altijd terug naar het oude”, bezweert Alders.

Het oude stelsel is gebaseerd op 35 handhavingspunten rond de luchthaven. De praktijk kende vreemde uitwassen. Zo moest vorig jaar de Kaagbaan een tijd dicht omdat die teveel was ingezet en een handhavingspunt boven een weiland vol zat. Het gevolg was dat de toestellen over de dichtbebouwde delen van Aalsmeer en Buitenveldert vlogen.

Het nieuwe stelsel wordt gebruikt gemaakt van vaste baancombinaties. „In het nieuwe systeem gebruiken we de banen die de minste overlast opleveren. Dus wanneer het weer het toelaat, wordt bij voorkeur de Kaagbaan gebruikt voor landingen en de Polderbaan voor starts. Pas wanneer zo'n baan echt aan zijn maximale capaciteit zit, mag een tweede baan worden gebruikt. Het gebruik van vier banen tegelijk, houden we beperkt, net als de inzet van de Buitenveldertbaan”, zet Alders de principes op een rij.

„Maar dat is de theorie. In de praktijk moet juist blijken of het werkt. Dan zien we ook hoe vaak de wind toch anders staat, het stormt en andere zaken als sneeuw en onderhoud van de banen de operatie verstoren.”

Ondanks de groei van de luchtvaart zal het gebruik van de Buitenveldertbaan niet toenemen. Op de lange termijn wordt een deel van de winst weer teniet gedaan door de voorziene groei van de luchtvaart. Dan zullen meer toestellen van de parallelle banen gebruik maken ofwel de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan.