

NOTITIE

Van : M. Geudeke, CROS bewonersvertegenwoordiger Uithoorn
Aan : Voorzitter en leden van de CROS
Voorzitter en leden van de Alderstafel
Kopie : Gemeentebestuur van Uithoorn
Datum: 28 januari 2014

Onderwerp : Gebruik Aalsmeerbaan

Feiten

In mijn hoedanigheid als CROS bewonersvertegenwoordiger word ik de laatste tijd overstelpt met vragen en klachten over het gebruik van de Aalsmeerbaan voor starts in de vroege ochtenduren. Deze signalen zijn vooral afkomstig van bewoners uit de gemeente Uithoorn maar ook uit Aalsmeer en Nieuwkoop.

Het totale verkeer op de vertrekroutes vanaf de Aalsmeerbaan ten opzichte van vorige jaren, waarbij deze baan in de ochtend vóór 8 uur slechts sporadisch werd ingezet, is marginaal toegenomen. Niettemin gaat sinds het begin van het lopende gebruiksjaar bij zuidelijk baangebruik om klokslag 7 uur “de knop om” en krijgt Uithoorn de volle lading. Het aantal klachten neemt vanzelfsprekend toe en het klachtenpatroon verschuift van algemene geluidshinder naar slaapverstoring.

Naast de irritatie over de toename van hinder treedt een bedenkelijk indirect effect op. Gezien het moment van introductie van deze extra hinder wordt een associatie gemaakt met de Alders-afspraken en met het nieuwe stelsel. Terecht of onterecht, ik constateer in onze regio een snel toenemend verlies van draagvlak, waarbij vooral de geloofwaardigheid van de luchtverkeersleiding het moet ontgelden. Mede door het alsmaar uitblijven van een behoorlijk inzicht in de lokale effecten van een groei naar 510.000 vliegtuig-bewegingen, groeit bij de bevolking het gevoel in de maling te worden genomen.

Analyse

Ook zonder uitgebreide rapporten en second opinions kan een eenvoudige analyse van de problematiek worden gemaakt. Enkele uurtjes ‘Vliegverkeer InZicht’ volstaan. Bij zuidelijk baangebruik wordt de Aalsmeerbaan vanaf nauwkeurig 7 uur ’s morgens systematisch ingezet als hoofdstartbaan. Deze keuze wordt niet bepaald door het optreden van “bijzondere omstandigheden” maar eenvoudig door het klakkeloos volgen van de preferentietabel, met andere woorden ook bij vrijwel windstil weer en perfect zicht. Dit is volledig in tegenspraak met het bestaande ‘factsheet Uithoorn’ en conflicteert met het basisprincipe van het nieuwe stelsel, strikt geluidspreferentiëel baangebruik.

De verklaring hiervoor is simpel, vooral omdat ik zelf in de beginfase van het Alders-proces via de technische werkgroep betrokken was bij het ontwerpen van de regels voor het baangebruik. De opzet was om alles zo eenvoudig mogelijk te houden, hetgeen uiteindelijk ‘vertaald’ is in de 4 hoofdpreferenties van de preferentietabel. Daarnaast was een soort vangnet-constructie nodig om te voorzien in bijzondere situaties waarin het *onmogelijk* was om de preferenties 1 t/m 4 te gebruiken, *met name bij zeer slechte weerscondities, slecht zicht of ernstige operationele verstoringen*. Daarvoor zijn in een later stadium de preferenties 5 a/b en 6 a/b

bedacht. *Omdat de laatstgenoemde preferenties niet aansluiten bij het principe dat de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan en de Zwanenburgbaan dienen te worden ontzien, was het vanaf het begin af de bedoeling dat deze preferenties zo min mogelijk en met prudentie zouden worden toegepast.*

De thans gevolgde gebruikswijze betekent voor Uithoorn dat de Aalsmeerbaan niet geluidspreferentiëel, doch capaciteitspreferentiëel of gemakspreferentiëel wordt ingezet. Als ik het scherp stel is voor wat betreft verschuiving van hinder naar het gebied van de Aalsmeerbaan de incidentele perversiteit van het oude stelsel vervangen door een structurele perversiteit.

Implicaties

Het huidige gebruik van de preferentietabel, waarbij geen onderscheid gemaakt wordt naar de verschillende status van de preferenties 1 t/m 4 ten opzichte van de preferenties 5 a/b en 6 a/b is niet in overeenstemming met de grondbeginselen van het Aldersakkoord en dient dus zo spoedig mogelijk te stoppen.

De momentele situatie ten zuiden van de Aalsmeerbaan werpt ook een wat ander licht op de onderzoeken van LVNL en Helios naar het gebruik van de Buitenveldertbaan. Deze rapporten concentreerden zich vooral op de *verklaarbaarheid* van het baangebruik. Hierbij wordt gekeken naar of er gevlogen is volgens de regels. Dit soort onderzoeken is in wezen verspilling van tijd en geld wanneer het niet vaststaat of de regels zelf (of de interpretatie daarvan) correct, deugdelijk en wenselijk zijn. Een eventuele nadere studie naar het huidige gebruik van de Aalsmeerbaan lijkt mij dan ook totaal overbodig, de verklaarbaarheid naar de letter van de preferentietabel zal voorspelbaar nagenoeg 100% zijn. Wat wel nodig en zelfs hoognodig is, is een grondige herbezinning op en herdefinitie van de preferentieregels. Interessant in dat verband is de opmerking in het Helios rapport over de overwaardering van de UDP (uniforme daglicht periode) als een van de maatstaven in de huidige regels. Bovenstaande implicaties gelden overigens voor de gehele Schiphol-regio.

Vervolgstappen

Ik verzoek de Voorzitters om bovenstaande materie te agenderen voor zowel de eerstvolgende plenaire CROS vergadering als de Alderstafel.

Het zou de LVNL sieren wanneer zij geen afwachtende houding aannemen maar zich met spoed onafhankelijk herbezinnen op de inzet van de Aalsmeerbaan in de vroege ochtenduren.

Ten behoeve van het herstel van vertrouwen bij de bevolking van de regio, en zeker in het gebied ten zuidoosten van de Aalsmeerbaan, dring ik nogmaals aan op een maximale transparantie. Beloften heeft men al meermalen aangehoord, maar men wacht met smart op een herziene versie van de factsheet Uithoorn waarbij eindelijk ook duidelijkheid komt wat er bij een projectie naar 510.000 vliegtuigbewegingen lokaal te wachten staat (inclusief diverse scenario's waaronder worst case) en wat daar aan substantiële hinderbeperking tegenover zal staan.

M. Geudeke
CROS bewonersvertegenwoordiger Uithoorn
CROS clustervertegenwoordiger Zuid-Oost
Lid bewonersdelegatie Alderstafel