

Onnodige inzet van de Buitenveldertbaan duurt voort

Het nieuwe voorgestelde geluidsstelsel Schiphol gaat uit van het zoveel mogelijk inzetten van die banen met de minste geluidhinder voor bewoners. Bij dit VVA-stelsel (Vliegen Volgens Afspraak) heeft de Buitenveldertbaan de laagste preferentie omdat inzet van deze baan de meeste overlast veroorzaakt: vliegtuigen gaan op minder dan 200 meter hoogte over dichtbevolkte woonwijken. In de praktijk blijkt strikt preferent vliegen echter **Gemakspreferentieel** vliegen te zijn. De operationeel gemakkelijke Buitenveldertbaan (geen parallel baangebruik en korte taxi tijden) wordt in strijd met de uitgangspunten veelvuldig onnodig ingezet met de veiligheid en 'het weer' als drogredenen. Sinds het groot onderhoud eind mei is er vrijwel iedere dag inzet van de Buitenveldertbaan. Ook gedurende de mooie zomermaanden juni en juli 2014 werd de baan op meer dan 80% van de dagen ingezet! Een aantal voorbeelden van de talloze situaties van onnodige overlast:

Inzet bij (verwachte) regenbuien is volstrekt onnodig

- 25 Juli. Mooi en stabiel zomerweer. Wat lichte motregen. Inzet Buitenveldertbaan omdat parallel starten niet mogelijk zou zijn. Dit terwijl het banenstelsel ruimschoots voldoet aan de internationale ICAO voorschriften om zelfs bij de meest zware onweersbuien parallel te gebruiken.
- 2 Augustus. Vrijwel windstil. Op de 2 uren verwachting trekken er buien over de waddeneilanden en Groningen. Toch inzet Buitenveldertbaan in plaats van parallel baangebruik.
- 26 Juli. Nu kan er zogenaamd niet parallel gestart worden, terwijl de onweersbuien (ook verwachting voor komende uren) zich juist ten oosten van Schiphol bij de routes van de Buitenveldertbaan bevinden.
- 6 Augustus. Tegenvoorbeeld. Veel regen direct boven de routes, maar deze keer wel parallel landen en dus geen inzet Buitenveldertbaan. Inzet van de Buitenveldertbaan ligt gezien de stevige zuidenwind ook niet voor de hand, maar dit voorbeeld laat weer eens zien aan dat parallel landen bij regenbuien wel degelijk veilig mogelijk is.

Gemak voor de verkeersleiding met een "stabiele baancombinatie"

- 4 Augustus. De Buitenveldertbaan wordt ingezet bij mooi zomerweer. *"In verband met een wind uit noordwestelijke richting wordt momenteel de Buitenveldertbaan ingezet voor landend verkeer."* De wind is echter ruim binnen de limieten, geen reden tot inzet van de Buitenveldertbaan. Navraag bij de Luchtverkeersleiding geeft "stabiele baancombinatie" als "reden"; een eventuele baanwissel is eenvoudiger mocht de wind onverhoopt gaan draaien.

Verlaagde windlimieten binnen het VVA-stelsel dienen enkel de operationele flexibiliteit

- 26 Juli. Mooi weer met matige westenwind ruim onder de toegestane limieten. Toch weer inzet Buitenveldertbaan 'vanwege' de wind. Opmerkelijk is echter, dat indien het operationeel goed uitkomt, de gestelde limieten (Rinnooij Kan waarden) overschreden worden. Dit kan ook want de gecertificeerde limieten van de vliegtuigen liggen ongeveer 2 maal zo hoog en Schiphol kan niet functioneren bij toepassing van de Rinnooij Kan waarden. Inzet van de Buitenveldertbaan gebeurt echter door binnen het VVA-stelsel ruim te anticiperen op het mogelijk bereiken van verlaagde Rinnooij Kan waarden.

Innovatie ontbreekt

- 25 Juli. Het Alders Akkoord uit 2008 veronderstelt parallel starten bij verminderd zicht. In plaats van parallel starten wordt de Buitenveldertbaan toch nog steeds ingezet. De mededeling waar de LVNL al tijden mee schermt, blijkt te zijn dat er geen oplossing in zicht is. Het zou mogelijk in de toekomst wel kunnen met technieken als Google Glass. Nota bene is in 2009 al een training geweest voor de verkeersleiders om met bestaande technieken als radar en radiocontact parallel te starten – zoals op andere vliegvelden al vele jaren gebeurt.
- 17 Juni. Met de nieuwe startprocedure (lager uitvliegen vanwege enkele tientjes brandstofbesparing) worden nu geluidswaarden bereikt van 85 db(a) in dichtbevolkte

woonwijken van Amsterdam en Amstelveen. Dat is het geluid van een boormachine op 1,2 meter afstand.

Onderhoud houdt geen rekening met de omgeving

- 12 Juni. Een staaltje van 'onderhoudsplanning'. Op een mooie zomerdag is er onderhoud aan 3 banen tegelijk. Waarbij ook weer onderhoud aan de Polderbaan dat niet meer nodig zou zijn na de lange onderhoudsperiode eerder dit jaar. Schiphol doet geen moeite om het werk zodanig te plannen dat de overlast voor de omgeving minimaal is.
- 3 Augustus. Een van de meest mooie dagen van het jaar. Rond het middaguur is er een klapband (kan gebeuren) en wordt de Buitenveldertbaan ingezet. Wegslepen vliegtuig duurt lang - tot 16:00. De verkeersleiding besluit daarna om de rest van de dag en de avond de Buitenveldertbaan maar te laten staan in plaats van de preferenties te volgen.

Feitelijk toezicht op verboden nachtgebruik ontbreekt

- 15 Augustus. Alweer de derde nacht deze week met inzet van de Buitenveldertbaan terwijl het wettelijk verboden is. De Inspectie keurt echter routinematig ieder beroep op de uitzonderingsregel goed. Opvallend is dat overdag, indien er meer banen nodig zijn, de Polderbaan onder dezelfde omstandigheden wel degelijk gebruikt kan worden.

Vrijblijvende regels en verantwoording

- 30 Juli. Regelmatig is er in het Verslag van de Dag geen (afdoende) verklaring voor de inzet van de Buitenveldertbaan. De kleine lettertjes bij het verslag maken veel duidelijk. "*De verklaring die in dit verslag wordt gegeven voor de inzet van start- en landingsbanen kan niet worden opgevat als formele verantwoording in de zin van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.*" en "*... het kan daarom voorkomen dat dit verslag elementen bevat die (mede) worden veroorzaakt door een andere verklaring dan de genoemde.*" Oorzaak: de reden voor inzet van een baancombinatie wordt niet vastgelegd door de uitvoerende LVNL en achteraf probeert het bewonersaanspreekpunt (BAS) een verklaring te geven resulterend in een "Verslag van de Dag".
- 15 Augustus. Bij de Luchtverkeersleiding om een nadere verklaring gevraagd over de inzet van de Buitenveldertbaan. Geen overtuigend antwoord. Wel de volgende zinsnede: "*Uit een gegeven verklaring voor de inzet van start- en landingsbanen op een bepaald moment kan overigens niet worden afgeleid dat die specifieke combinatie van start- en landingsbanen onder diezelfde omstandigheden altijd kan of moet worden ingezet.*" Op deze wijze wordt Vliegen volgens Afspraak dan toch Vogelvrij voor Altijd.

Op verzoek van de Tweede Kamer heeft Staatssecretaris Mansveld na advies van de heer Alders in mei, een aanscherping van het stelsel voorgesteld. Wat blijkt: deze aanscherping geeft juist *meer* ruimte om af te wijken van de preferenties. Met uiterst discutabele criteria als 'regenbuien' en 'operationeel stabiele baancombinaties' kan vrijwel ieder baangebruik 'verklaard' worden. Onnodige overlast door verkeerde invoering van de Rinnooij Kan norm en onvoldoende parallel baangebruik worden daarentegen niet opgelost en doorverwezen naar de toekomstige Omgevingsraad.

Op deze manier wordt het VVA-stelsel toch Vogelvrij voor Altijd. **SWAB pleit voor een daadwerkelijke aanscherping van het stelsel** met als belangrijkste punten:

1. Onverkort invoeren van de Rinnooij Kan norm zonder extra buffers;
2. Parallel starten bij alle zichtcondities zoals verondersteld in het Alders Akkoord;
3. Een gelimiteerde totale operationele marge per individuele baan (en niet meer 'saldereen' over alle banen heen) van 5% van het baangebruik voor alle andere factoren (inclusief onderhoud) die niet verklaard kunnen worden met de preferentietabel en de opgetreden wind en zichtwaarden;
4. Een absoluut nachtverbod op inzet van de Buitenveldertbaan;
5. Resultaatnormen voor de lokale overlast.