

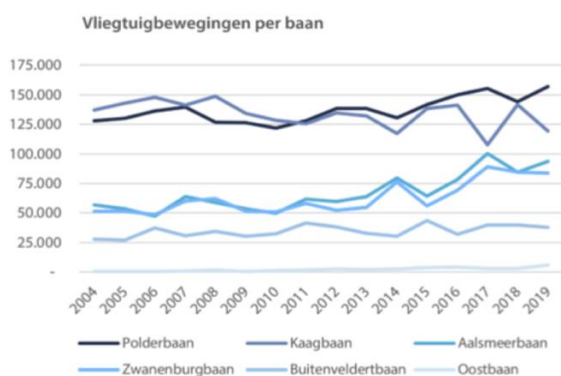
KiesmannenCollegeClusterAalsmeerbaan Hinderbeperkingsplan juni 2020

Ten behoeve van het Regioforum op 19 juni heeft het KCCA een alternatief hinderreductieplan opgesteld.

Uitgangspunt

Het NNHS heeft bij voortschrijdend inzicht niet gebracht zoals het voorzien is. Op bepaalde plaatsen blijkt nu dat er een onevenredig grote mate toename van geluidsbelasting optreedt

Optimaal gebruik van de banen welke het minste overlast geven voor de omwonenden vanaf de herstart van de operaties moet het belangrijkste knelpunt van het huidige baangebruik worden aangepakt, namelijk de grote verschuiving van vluchten van de primaire naar de secundaire banen. De groei van vtb's vanaf 2015 is terechtgekomen op de secundaire banen, die daarvoor niet waren bedoeld. Deze banen zijn secundair omdat zij in de dichtstbevolkte gebieden van ons land liggen. Om deze dichtbevolkte gebieden te vermijden is indertijd een complex systeem van regels en uitzonderingen opgetuigd. Dat systeem heeft aantoonbaar gefaald. Als gevolg daarvan is de extra geluidhinder die gepaard is gegaan met de groei voornamelijk neergeslagen in de Zuidoosthoek. De secundaire Aalsmeerbaan wordt de facto ingezet als primaire baan. Dit blijkt uit onderstaande overzichten.



Banen	Starts	Landen	Totaal
Polderbaan	61.293	95.759	157.052
Kaagbaan	79.325	39.220	118.545
Primaire banen	140.618	134.979	275.597
Aalsmeerbaan (Z)	62.575	31.158	93.733
Zwanenburgbaan N	19.565	38.891	58.456
Zwanenburgbaan Z	10.427	14.609	25.036
Buitenveldertbaan O	13.292	22.484	35.776
Buitenveldertbaan W	1.993	0	1.993
Oostbaan	26	6.032	6.058
Secundaire banen	107.878	113.174	221.052
Totaal			496.649

Tabel: Baangebruik 2019 (realisatie).

Bij de interpretatie van de baangebruikcijfers moet worden meegenomen dat de Aalsmeerbaan eenzijdig gebruikt wordt, namelijk uitsluitend voor vluchten van en naar het

Zuiden (en Oosten). Daarmee is de Aalsmeerbaan in feite de meest belaste primaire baan geworden omdat 93.733 vtb's in een relatief klein gebied terechtkomen. Bovendien vinden de meest belastende vtb's, namelijk de starts, zelfs meer op de secundaire Aalsmeerbaan dan de primaire Polderbaan plaats. Niet alleen produceren starts meer geluidhinder voor de omgeving, de noodzakelijke scherpe bocht die richting het Zuidoosten moet worden gemaakt zorgt nog voor extra geluidhinder.

Conclusie is dat de manier waarop het huidige systeem sinds 2015 heeft gefunctioneerd grote effecten heeft opgeleverd die strijdig zijn met de doelstellingen van het systeem, het beschermen van dichtstbevolkte gebieden.

Diverse studies hebben aangetoond dat het groeimodel van Schiphol op economische gronden zeer discutabel is. De minister en de sector gaan voorbij aan de maatschappelijke discussie en de negatieve gevolgen voor het klimaat, veiligheid en de gezondheid. Alleen door significante krimp worden de dichtbevolkte gebieden rondom Schiphol weer leefbaar. Daarom ondersteunt de KCCA de oproep om het aantal vtb's terug te dringen tot maximaal 400.000 per jaar.

Het KCCA hinderreductieplan bevat daarnaast de volgende prioriteitstelling van noodzakelijke maatregelen:

1. Terug naar basisontwerp wat betreft gebruik primaire en secundaire banen

In 2019 werd 45% van de vtb's afgehandeld op de secundaire en 55% op de primaire banen. Het maximum gebruik van de Kaagbaan is meer dan 150K maar nu wordt er nog geen 120K afgehandeld. Secundaire banen moeten pas worden bijgezet na het bereiken van de maximum capaciteit op de primaire baan (> 40 starts of >30 landingen). Daarnaast moet een beperking op het aantal uren dat de secundaire banen op een dag worden ingevoerd.

2. Geen baanselectie naar bestemming

Bij simultaan gebruik Kaag- en Aalsmeerbaan vindt nu baanselectie naar bestemming plaats (sector verdeling). Hierdoor wordt de Aalsmeerbaan extra belast. Daarom moet dit selectiemechanisme direct worden aangepast in lijn met de oorspronkelijke doelstelling van bescherming van de omgeving. Deze maatregel is Heathrow ingevoerd en werkt daar goed.

3. Geen 4e baangebruik meer bij starts van secundaire banen

Dit geeft samen met volledige inzet primaire banen een vermindering op de secundaire banen, waardoor rustmomenten bij secundaire banen ontstaan.

4. Geen gebruik intersecties bij starts van secundaire banen

Ca. 30% van de starts van de Aalsmeerbaan betreft intersectiestarts. Door het kortere gebruik van de startbaan wordt veel meer overlast veroorzaakt.

5. Aanleg 2e Kaagbaan en sluiting Aalsmeerbaan onderzoeken

De reservering van ruimte voor de 2e Kaagbaan is actueler dan ooit. Nu de plannen voor verhuizing van Schiphol door het kabinet in de Luchtvaartnota definitief zijn

doorgestreept moet deze reservering opnieuw serieus bekeken worden. Groei zonder aanpassing van het banenstelsel is niet mogelijk op de huidige lokatie.

6. Vermindering van uitzonderingsgronden gebruik 4e baan

Uitzonderingsgronden worden te vaak gebruikt waardoor Aalsmeerbaan onevenredig zwaar wordt belast. De Aalsmeerbaan wordt overmatig als primaire baan (5^e preferentie, met 20% volgens GP2019) ingezet, terwijl de 3^e en 4^e preferenties slechts respectievelijk 4% en 8% gebruikt worden. In concreto moet de invloed van UDP en van weer/zichtlimieten voor baankeuze worden opgeheven of geminimaliseerd.

7. Terug naar NADP1 als standaard startprocedure

NADP2 is eenzijdig door de KLM ingevoerd, zonder betrokkenheid van de ORS, en onder onjuiste aannames. In de praktijk geeft NADP2 veel meer overlast voor de directe omwonenden en dient daarom afgeschaft te worden.

8. Gebruik secundaire banen in het weekend pas vanaf 09:30u

Tot 2015 werd de startpiek afgehandeld op de primaire banen en werden de secundaire banen pas ingezet vanaf 9:30 u. Werkenden rond de secundaire banen hebben het weekend nodig om bij te tanken en krijgen nu die gelegenheid niet. Het invoeren van eerdergenoemde maatregelen zal ertoe leiden dat secundaire banen in het weekend pas vanaf 9:30 u ingezet hoeven te worden.

9. Hinderbeperking verankeren in wet- en regelgeving die strikt gehandhaafd wordt met sancties

Al jaren schuift de minister de politiek afgesproken wetgeving en AMVB's vooruit. Met als gevolg dat de omwonden daar het slachtoffer van zijn.

10. Nachtsluiting tussen 23.00 en 7.00 uur, maar alleen zonder dat dit extra capaciteit overdag of verschuiving naar de randen van de dag oplevert

Omwonenden van primaire banen hebben last van nachtvluchten. In de huidige regeling levert iedere teruggedrongen nachtvlucht milieuruimte op voor 10 extra dagvluchten. Naar verwachting zullen maatschappijen de randen van de dag opzoeken als nachtvluchten niet meer toegestaan zijn. Daarom moeten deze strikte voorwaarden worden gesteld aan nachtsluiting.

KCCA, 18 juni 2020