

bas

bewoners
aanspreekpunt
schiphol

JAARRAPPORTAGE 2008

Januari 2009



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING JAARRAPPORTAGE BAS GEBRUIKSJAAR 2008	3
2. KLACHTEN EN KLAGERS IN VERGELIJKING MET VOORGAANDE JAREN	4
3. KLACHTENANALYSE GEBRUIKSJAAR 2008	6
4. BAANONDERHOUD	21
5. METEO	23
6. VISIE BAS EN EEN NIEUW REGISTRATIESYSTEEM	25
7. SAMENVATTING	26

1. INLEIDING JAARRAPPORTAGE BAS GEBRUIKSJAAR 2008

Voor u ligt de jaarrapportage over het gebruiksjaar 2008. Dit gebruiksjaar loopt van 1 november 2007 tot en met 31 oktober 2008. De rapportage is gebaseerd op de klachten die bij de stichting Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas) zijn ingediend over het luchtverkeer op en rondom de luchthaven Schiphol.

Deze jaarrapportage is door Bas opgesteld. Bas is een gezamenlijk initiatief van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en heeft op 1 juni 2007 de klachtenregistratie overgenomen van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). Bas vormt de brug tussen omwonenden, luchtvaartsector en overheid. Enerzijds vanuit de omwonenden naar de luchtvaartsector en overheid toe. En anderzijds vanuit de sector en overheid naar de omwonenden toe. De stichting Bas doet dit op basis van haar zes kernwaarden: betrouwbaar, informatief, professioneel, klantgericht, toegankelijk en interactief.

Het registreren van klachten is belangrijk, de nadruk ligt daarbij op het begrijpen van de klager en de aard van de ondervonden hinder. Er wordt om die reden veel waarde gehecht aan een transparante, heldere en feitelijke rapportage. Vanaf 1 november 2008 is een nieuw klachtenregistratiesysteem ingevoerd. In dit systeem zullen meer gegevens worden vastgelegd waardoor ook uitgebreidere analyses kunnen worden gedaan. In het nieuwe registratiesysteem zal de focus verschuiven van de vastlegging van een 'geïsoleerde' vliegtuigbeweging naar de gehinderde met zijn of haar hinderbeleving. De registratie van een klacht blijft belangrijk, maar inzicht in de melder en zijn of haar specifieke hinderbeleving en het voorzien in de individuele informatiebehoefte wordt belangrijker. Bas kan zo een betere signaalfunctie bekleden naar de luchtvaartsector en de overheid. Bas hoopt op die wijze inbreng te kunnen leveren om hinder te verminderen. Het nieuwe registratiesysteem zal de komende periode met regelmaat worden geëvalueerd.

De huidige rapportage is gebaseerd op de registratie van klachten zoals met het oude klachtenregistratiesysteem heeft plaatsgevonden. Uit de analyses blijkt dat een minderheid van alle geregistreerde klagers (6%) gezamenlijk verantwoordelijk is voor meer dan 90% van alle ingediende klachten. De overige klagers (94%) zijn verantwoordelijk voor de resterende klachten. Deze groep wordt in de rapportage aangeduid als focusgroep.

Al in de klachtenanalyse 2006 van de CROS kwam naar voren dat een kleine groep klagers de cijfers in grote mate beïnvloedt. De CROS gaf toen als aanbeveling om de klachten van veelklagers en die van overige klagers in de analyse te scheiden. Daarom wordt, net als de rapportage over gebruiksjaar 2007, de overgrote meerderheid van het aantal klagers (de focusgroep) in deze rapportage centraal gesteld. Alleen als het klachtenpatroon van de totale groep klagers sterk afwijkt zal dit nader worden toegelicht.

Naast informatie uit het klachtenregistratiesysteem is, daar waar mogelijk, ook gebruik gemaakt van aanvullende relevante gegevens. Wijzigingen in het baangebruik vanwege baanonderhoud of door meteorologische oorzaken en de hinderbeperkende maatregelen zijn in kaart gebracht.

Uit het Aldersadvies van 14 juni 2007, over de toekomst van Schiphol en de regio voor de korte termijn, zijn 21 hinderbeperkende maatregelen geselecteerd om te worden uitgevoerd.

De maatregelen die in het gebruiksjaar 2008 van start zijn gegaan, hebben mogelijk invloed gehad op het aantal klagers en klachten. Enkele specifieke maatregelen worden daarom in deze rapportage belicht. Meer informatie over de 'Tafel van Alders' en de hinderbeperkende maatregelen is te vinden op de website van Bas: www.bezoekbas.nl.

In de hoofdstukken 4 en 5 vindt u algemene achtergrondinformatie over baanonderhoud en meteo in relatie tot het vliegverkeer op Schiphol.

2. KLACHTEN EN KLAGERS IN VERGELIJKING MET VOORGAANDE JAREN

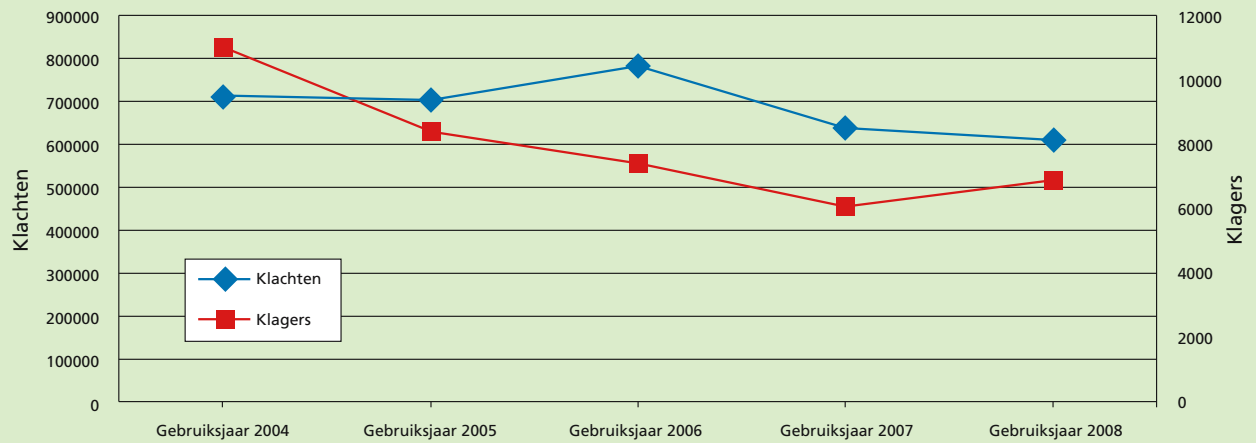
In 2003 is een nieuw normen- en handhavingstelsel ingegaan waarbij de Polderbaan gefaseerd in gebruik is genomen. Met ingang van het gebruiksjaar 2004 is de Polderbaan opgenomen als onderdeel van het vijfbanenstelsel (hoofdbanenstelsel). Vanaf dat moment zijn klachten niet meer per kalenderjaar geanalyseerd, maar per gebruiksjaar.

Het verloop van het aantal klachten per maand in het gebruiksjaar 2008 toont overeenkomsten met het voorgaande gebruiksjaar. Er is sprake van een daling van het aantal klachten in de maanden november tot en met februari. Vanaf maart tot en met mei neemt het aantal klachten weer toe. In het afgelopen gebruiksjaar was sprake van een piek in de maand mei. Dit wordt mogelijk veroorzaakt door maatregel 23: het 'experiment' ten behoeve van het parallel starten vanaf de Zwanenburgbaan en de Polderbaan. Dit experiment ging van start op 13 maart 2008 en eindigde op 23 juni 2008. In deze periode werd de Zwanenburgbaan tijdelijk meer gebruikt voor starts naar het noorden. Op momenten dat normaal gesproken alleen de Polderbaan zou worden gebruikt, werd in plaats daarvan de Zwanenburgbaan ingezet.

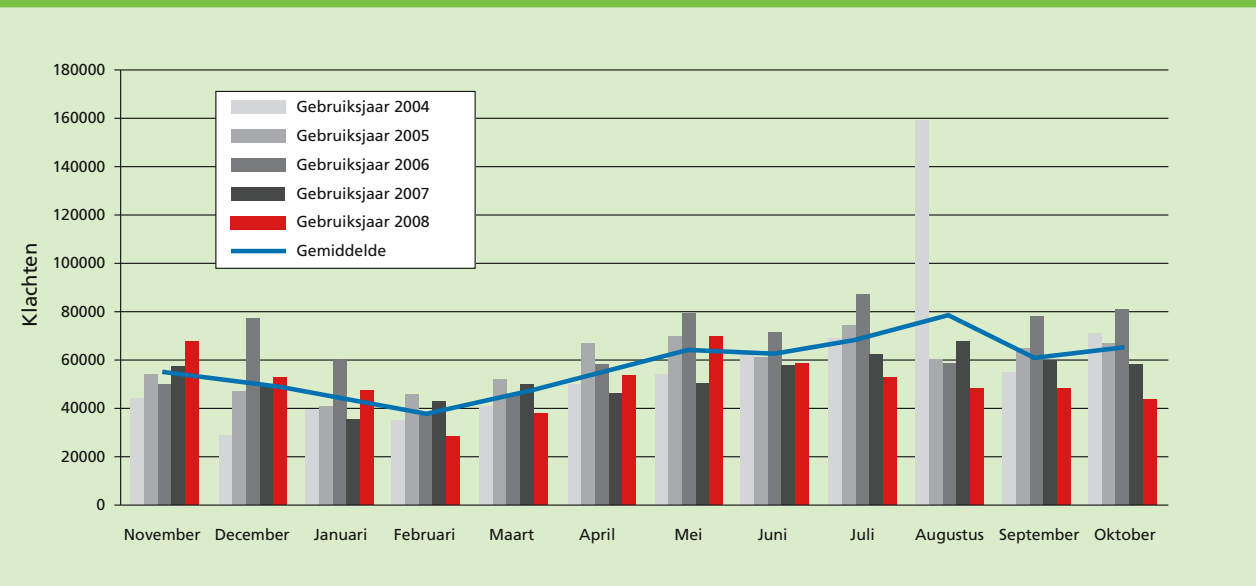
In maart en april 2008 was er sprake van een vrijwel structurele zuidelijke wind, hetgeen de uitvoering van het experiment bemoeilijkte. In mei kwam deze voornamelijk uit noordelijke richting waardoor de maatregel beter uitvoerbaar was. Dit resulteerde in een toename van het aantal klagers en klachten direct ten noorden, noordoosten en zuidoosten van de Zwanenburgbaan.

Tevens was er gedurende dit gebruiksjaar sprake van een toename van het aantal klagers en klachten in de wijk Floriande in Hoofddorp. Hierbij is mogelijk een verband te leggen met de in november 2007 gestarte maatregel 3: Bocht tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (CROS-pilot 3b). Alle Boeing 737 vliegtuigen van KLM die starten van de Kaagbaan (24) vliegen de bocht tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep nauwkeuriger (dit is circa één derde van alle vluchten langs deze route). Hierdoor is er minder spreiding in het luchtverkeer boven dit gebied. Gebleken is dat gedurende de looptijd van maatregel 3 het aantal klachten en klagers in de wijk Floriande is toegenomen (zie figuur 12). In dezelfde periode is er een daling geconstateerd voor onder meer het centrum van Hoofddorp en Nieuw-Vennep, waar het aantal klagers over het algemeen is afgenomen. Meer informatie over CROS-pilot 3b kunt u vinden op www.bezoekbas.nl of www.verkeerenwaterstaat.nl.

FIGUUR 1. AANTAL KLACHTEN EN KLAGERS IN GEBRUIKSJAREN 2004-2008



FIGUUR 2. AANTAL KLACHTEN PER MAAND IN GEBRUIKSJAREN 2004-2008



3. KLACHTENANALYSE GEBRUIKSJAAR 2008

Conform de rapportage over gebruiksjaar 2007 wordt de overgrote meerderheid van het aantal klagers (de focusgroep) in deze rapportage centraal gesteld. Alleen daar waar de totale groep sterk afwijkt zal dit nader worden toegelicht.

In 2008 was het aantal klagers in de focusgroep 6.443. Dit is een stijging van 14% ten opzichte van 2007 (5.658), zie ook tabel 2. Het aantal klachten in de focusgroep steeg in 2008 met 3% naar 50.846. Het totale aantal klagers in 2008 was 6.881. Dit is ook een stijging van 14% ten opzichte van 2007 toen het totaal 6.026 was (zie ook tabel 2). Het aantal klagers is in de maanden november tot en met februari 2008 gemiddeld lager dan in dezelfde maanden in het gebruiksjaar 2007. Vanaf maart 2008 neemt het aantal klagers flink toe.

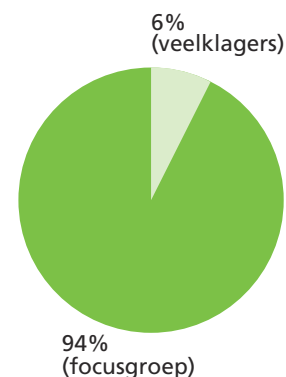
Het totale aantal klachten in het gebruiksjaar 2008 bedraagt 609.617. In vergelijking met het vorige gebruiksjaar (2007: 637.362 klachten) betekent dit een daling van 4,5%. Een oorzaak hiervan kan zijn dat vanaf februari 2008 een veelklager is gestopt met het indienen van klachten (bij benadering 120.000 klachten op jaarbasis). Het aantal klachten in de focusgroep is met 3% gestegen, van 49.554 in 2007 naar 50.846 in 2008.

Met in 2008 door 6.881 personen in totaal 609.617 ingediende klachten, komt het gemiddelde op 89 klachten per persoon per jaar. Van deze totale groep klagers zijn 438 personen (zogenoemde veelklagers) verantwoordelijk voor 558.771 klachten. De overige 6.443 klagers (= focusgroep) zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de resterende 50.846 klachten.

Het aantal klachten per klager uit de focusgroep is gemiddeld 0,65 klachten per maand. Bij de groep veelklagers is dit gemiddeld 106 klachten per maand. Dit varieert echter sterk per individuele klager.

TABEL 1. AANTAL KLAGERS EN KLACHTEN IN 2008

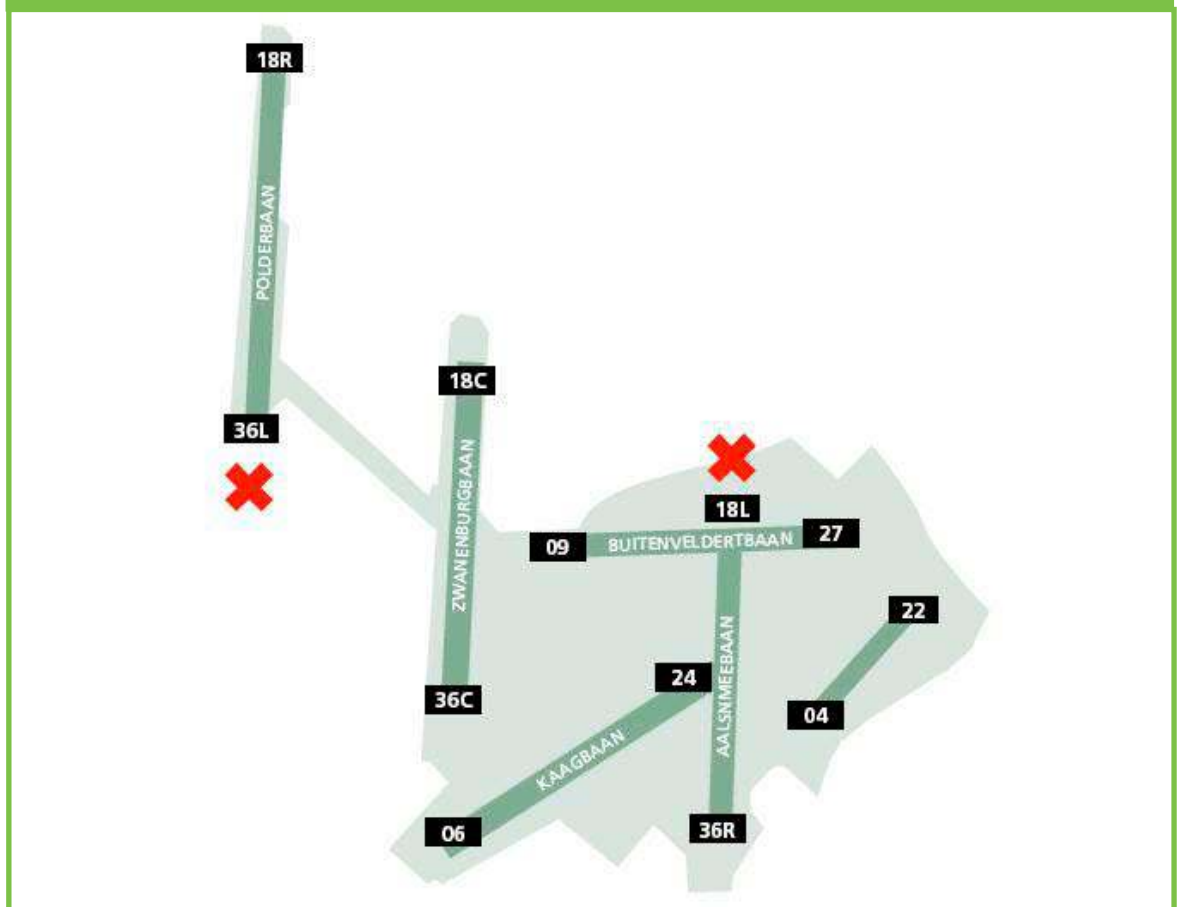
AANTAL KLACHTEN PER JAAR	KLAGERS	IN %	KLACHTEN	IN %
10.000 - meer	8	0,12 %	179.546	29,45 %
5.001 - 10.000	16	0,23 %	112.559	18,46 %
1.001 - 5.000	72	1,05 %	155.727	25,55 %
251 - 1.000	167	2,43 %	83.382	13,68 %
101 - 250	175	2,54 %	27.557	4,52 %
51 - 100	186	2,70 %	13.329	2,19 %
26 - 50	311	4,52 %	11.065	1,82 %
11 - 25	688	10,00 %	11.276	1,85 %
1 - 10	5.258	76,41 %	15.176	2,49 %
Totaal	6.881	100 %	609.617	100 %



TABEL 2. KLAGERS 2007-2008

GEBRUIKSJAAR	KLAGERS TOTALE GROEP	KLAGERS FOCUSGROEP	VEELKLAGERS
2007	6.026	5.658	368
2008	6.881	6.443	438
Vershil	14% toename	14% toename	19% toename
GEBRUIKSJAAR	KLACHTEN TOTALE GROEP	KLACHTEN FOCUSGROEP	KLACHTEN VEELKLAGERS
2007	637.362	49.554	587.808
2008	609.617	50.846	558.771
Vershil	4,5% afname	3% toename	5% afname

FIGUUR 3. BANENSTELSEL SCHIPHOL



BANENSTELSEL VAN SCHIPHOL

Voor Schiphol is wettelijk vastgelegd wat de toegestane gebruiksrichtingen van alle start- en landingsbanen zijn. Ook de periodes waarin dit baangebruik is toegestaan zijn aangegeven in het Luchthavenverkeerbesluit. Overdag kunnen de banen in principe zowel voor starts als landingen worden gebruikt. Met uitzondering van de Aalsmeerbaan en de Polderbaan mogen alle banen in beide richtingen worden gebruikt. De Aalsmeerbaan mag alleen worden gebruikt voor starts naar het zuiden en landingen vanuit het zuiden. De Polderbaan mag alleen worden gebruikt voor starts naar het noorden en landingen vanuit het noorden.

TUSSEN 23.00 TOT 06.00 UUR

In de periode van 23.00 tot 06.00 uur gelden aanvullende beperkingen voor baan- en routegebruik. 's Nachts is slechts één startbaan en één landingsbaan in gebruik. In principe zijn dit de Polderbaan en de Kaagbaan. 's Nachts zijn er, naast vaste vertrekroutes zoals overdag, ook vaste naderingsroutes, met als doel de geluidhinder te beperken.

Polderbaan (PB): geen aanvullende beperkingen ten aanzien van het gebruik in de nacht.

Zwanenburgbaan (ZB): geen starts naar het noorden, geen landingen vanuit het noorden.

Aalsmeerbaan (AB): geen starts naar het zuiden, geen landingen uit het zuiden.

Buitenveldertbaan (BB): geen starts in beide richtingen, geen landingen uit beide richtingen.

Kaagbaan (KB): geen landingen uit het noordoosten.

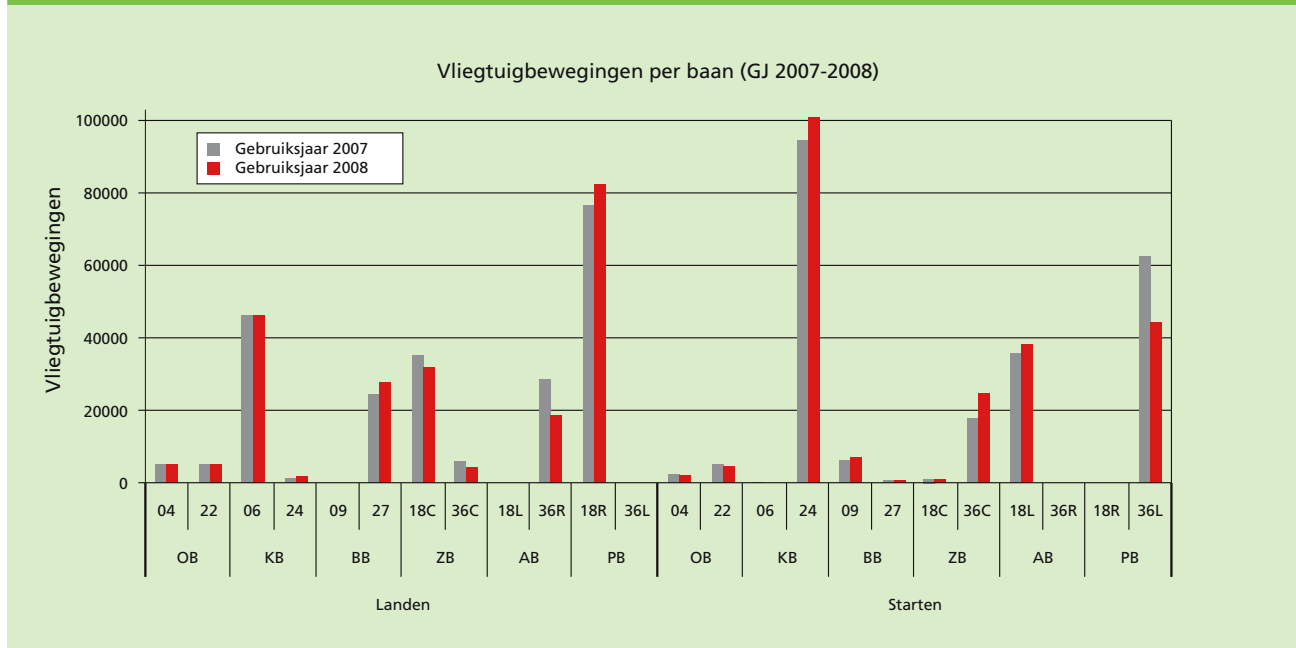
Schiphol-Oostbaan (OB): geen starts in beide richtingen, geen landingen uit beide richtingen; deze baan maakt overigens geen deel uit van het vijfbanenstelsel.

UITZONDERINGEN

Als er door omstandigheden geen andere banen beschikbaar of bruikbaar zijn, mag worden afgeweken van enkele beperkingen. In noodgevallen, bijvoorbeeld bij hulpverlening of reddingsacties, mag ook van de overige beperkingen worden afgezien. Dit is vastgelegd in het eerdergenoemde luchthavenverkeerbesluit (LVB).

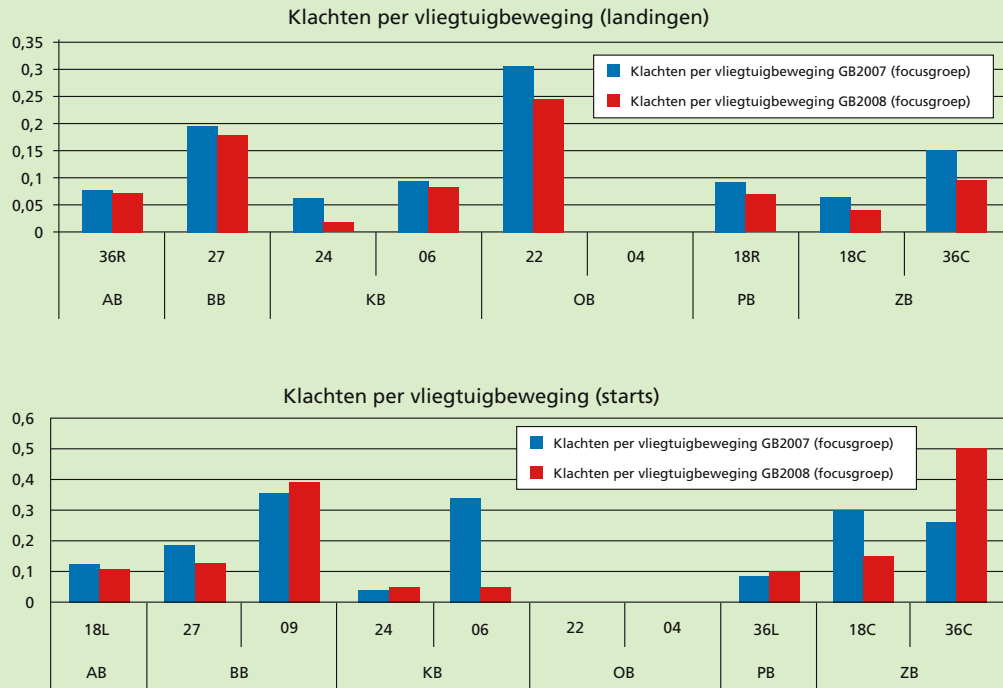
LVNL coördineert de aankomst en het vertrek van vliegtuigen op Schiphol volgens het geluidpreferentieel baangebruik systeem (GPBS). Veiligheid staat voorop bij de baankeuze. Ook wordt rekening gehouden met tal van andere factoren. Weersomstandigheden zijn van groot belang: de windsterkte en richting, wolkenbasis en zichtcondities (hoofdstuk 5). Ook wordt gekeken naar de conditie van het baanoppervlak (hoofdstuk 4).

FIGUUR 4. VLIEGTUIGBEWEGINGEN PER BAAN GEBRUIKSJAREN 2007-2008



In figuur 4 is voor gebruiksjaar 2007 en 2008 aangegeven hoe vaak welke baan is gebruikt en in welke gebruiksrichting. Het aantal vliegtuigbewegingen dat per baan en per gebruiksrichting wordt afgehandeld is de afgelopen jaren vrij constant. Evenals in gebruiksjaar 2007 zijn de Kaagbaan en de Polderbaan ook in 2008 het meest ingezet voor zowel startend als landend verkeer. Dit is conform het afgesproken preferentieel baangebruik.

FIGUUR 5. KLACHTEN OVER STARTS EN LANDINGEN IN 2007 EN 2008

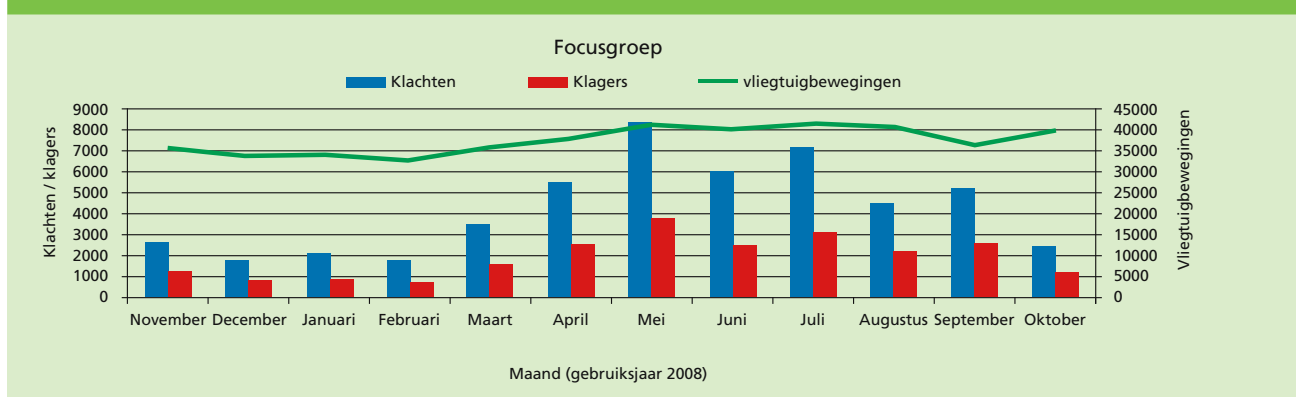


Bij het startend verkeer valt op dat er in het gebruiksjaar 2008 ten opzichte van 2007 meer klachten zijn ingediend over het gebruik van de Zwanenburgbaan. Dit betreft startend verkeer vanaf de Zwanenburgbaan in noordelijke richting. Een verklaring hiervoor kan het in maart 2008 gestarte experiment ten behoeve van parallel starten zijn. Deze maatregel 23 hield in dat de Zwanenburgbaan in die periode tijdelijk intensiever werd gebruikt.

Voor wat betreft het landend verkeer is het aantal klachten bij elke baan afgenomen.

Vanwege groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan (tussen 23 juni en 18 juli 2008) is in deze periode vaker de Buitenveldertbaan ingezet. Dit heeft geleid tot meer hindermeldingen uit het gebied ten oosten van de luchthaven, zoals is weergegeven in figuur 8 (Amsterdam Buitenveldert, Amstelveen en Almere).

FIGUUR 6. KLACHTEN EN KLAGERS IN RELATIE TOT HET AANTAL VLIEGTUIGBEWEGINGEN PER MAAND



VERDELING KLACHTEN OVER HET JAAR

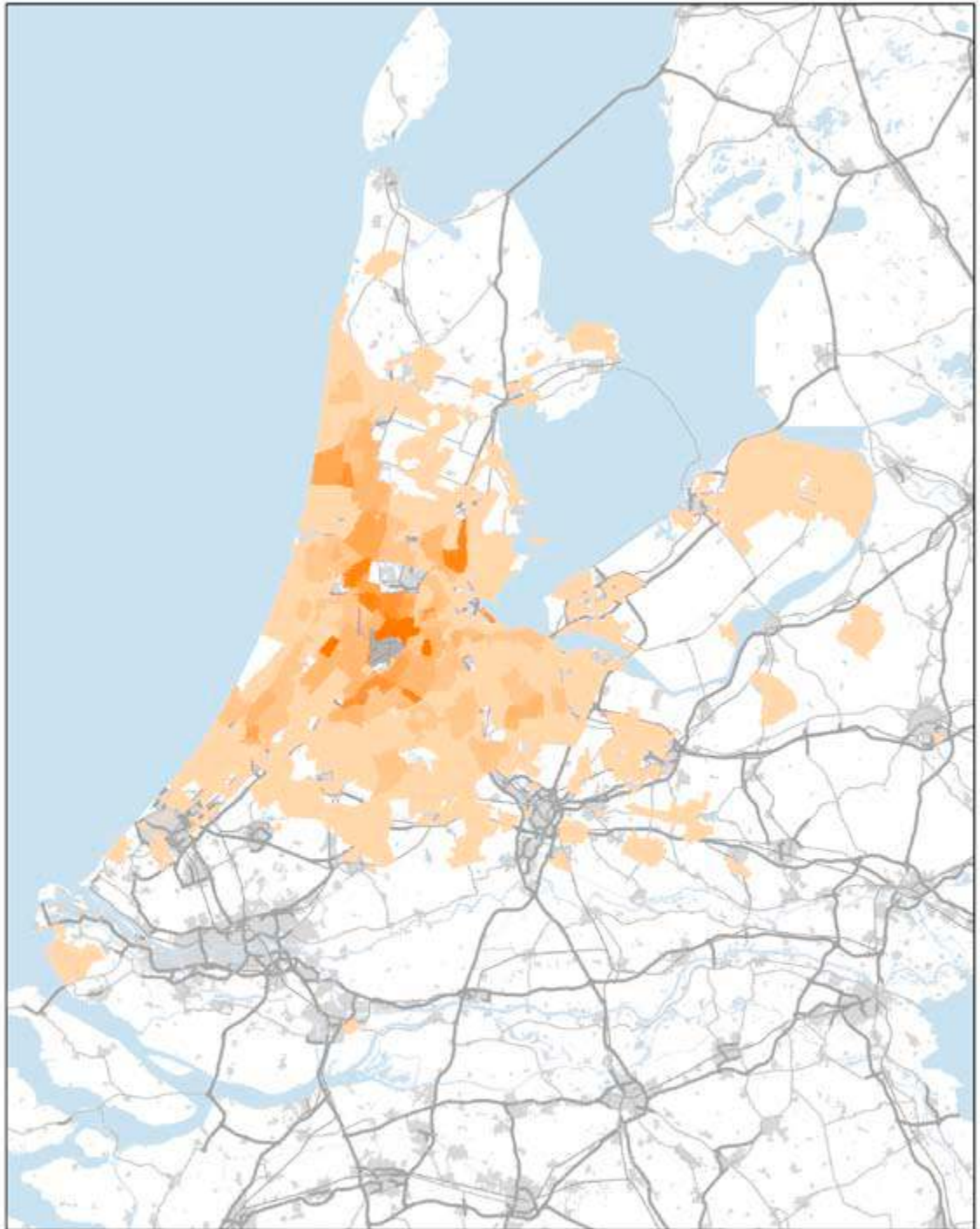
Figuur 6 geeft een overzicht van de verdeling van het aantal klachten en klagers in relatie tot het aantal vliegtuigbewegingen per maand. Het valt op dat het aantal klagers en klachten in de maanden maart tot en met mei is toegenomen. De maand mei is de maand met de meeste klachten in gebruiksjaar 2008.

GEOGRAFISCHE SPREIDING KLAGERS EN KLACHTEN

In de figuren 7 en 8 wordt duidelijk uit welke gebieden klagers en klachten komen. Ook is in deze figuren te zien hoe de klagers en klachten over de omgeving verdeeld zijn. Voor de verdeling is uitgegaan van de viercijferige postcodegebieden. De letters van de postcode worden hierbij buiten beschouwing gelaten.

Omdat postcodegebieden verschillende inwonertallen hebben, is in de figuren 9 en 10 ook de relatieve klachtendichtheid – het aantal klachten per 1.000 inwoners per viercijferig postcodegebied – berekend; zowel voor de focusgroep als voor de totale groep. In figuur 11 wordt vervolgens het verschil in klagers tussen 2007 en 2008 weergegeven.

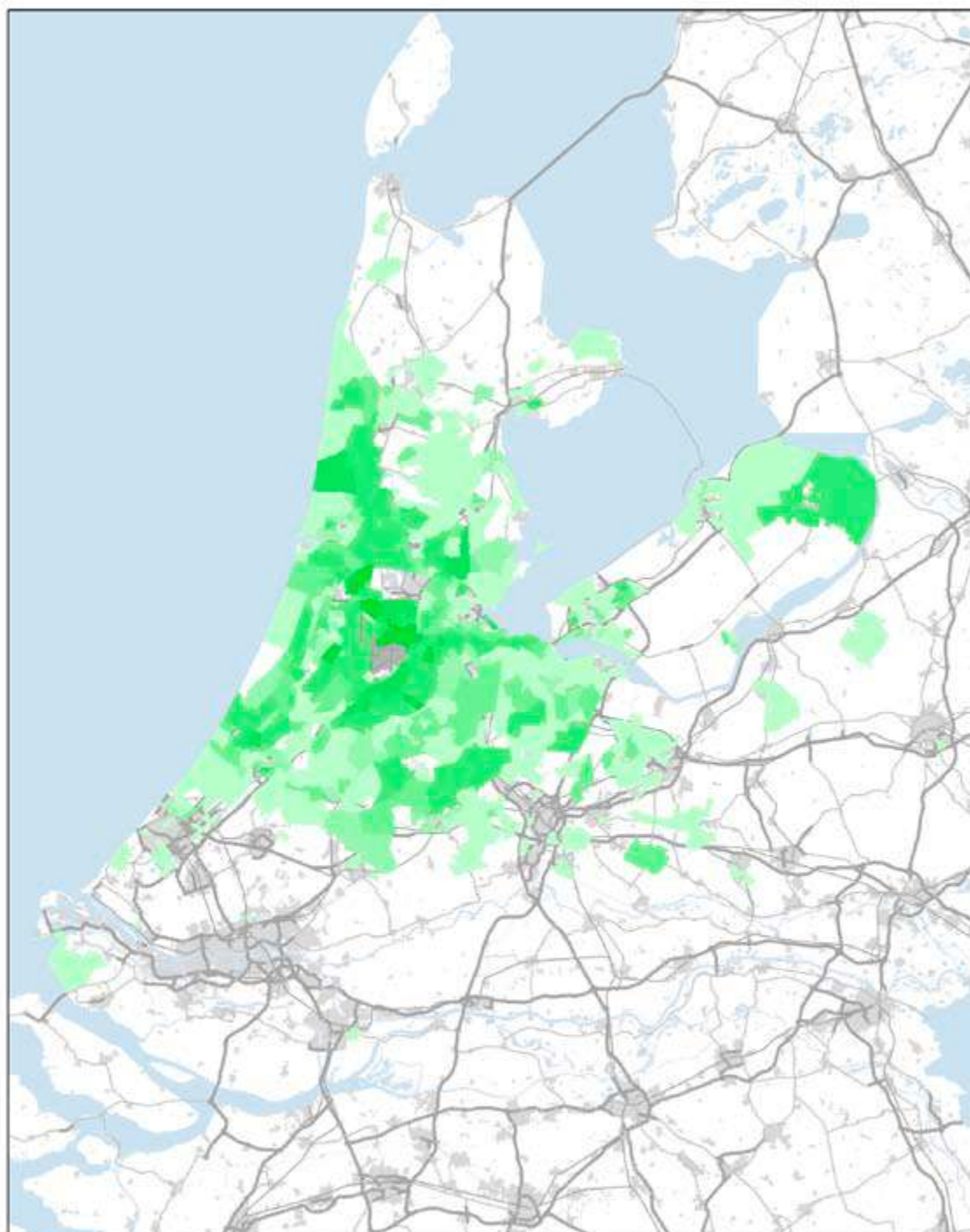
FIGUUR 7. HET AANTAL KLAGERS PER VIERCIJFERING POSTCODEGEBIED



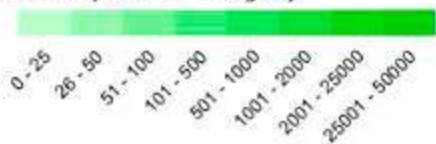
Klagers per 4PPC - focusgroep



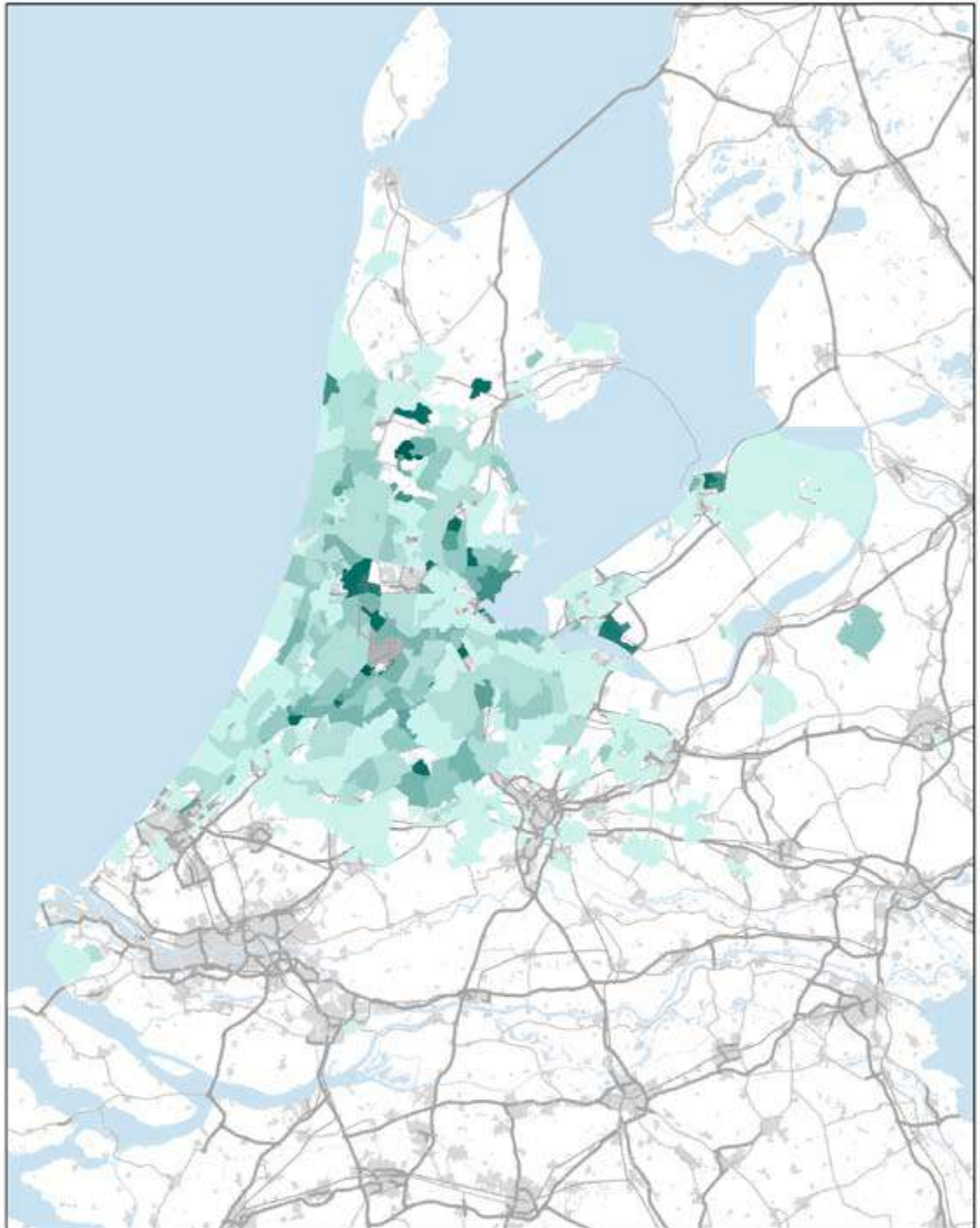
FIGUUR 8. INGEDIENDE KLACHTEN PER VIERCIJFERIG POSTCODEGEBIED



Klachten per 4PPC - focusgroep



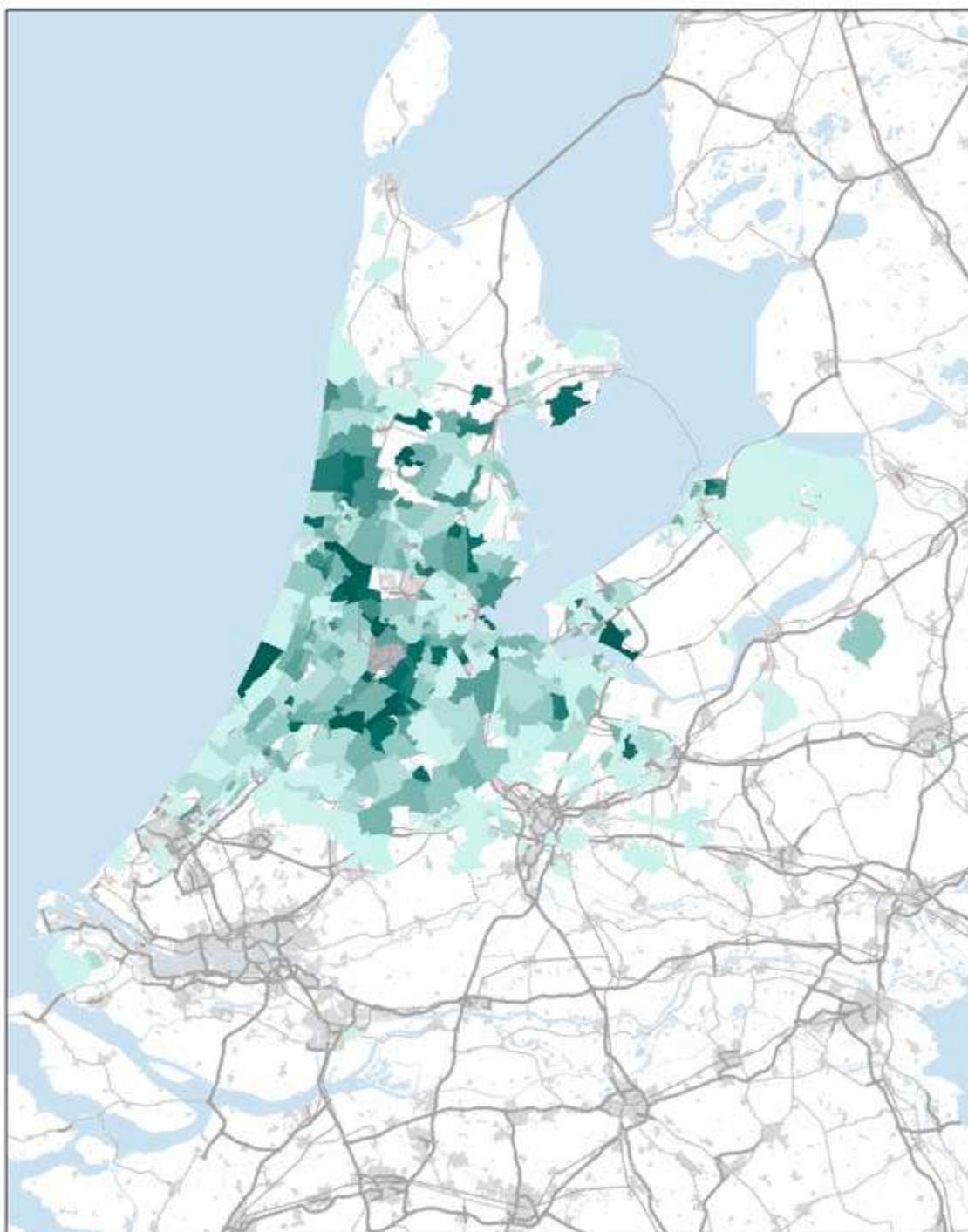
FIGUUR 9. KLACHTEN PER 1.000 INWONERS FOCUSGROEP



Klachten per 1000 inwoners per 4PPC - focusgroep



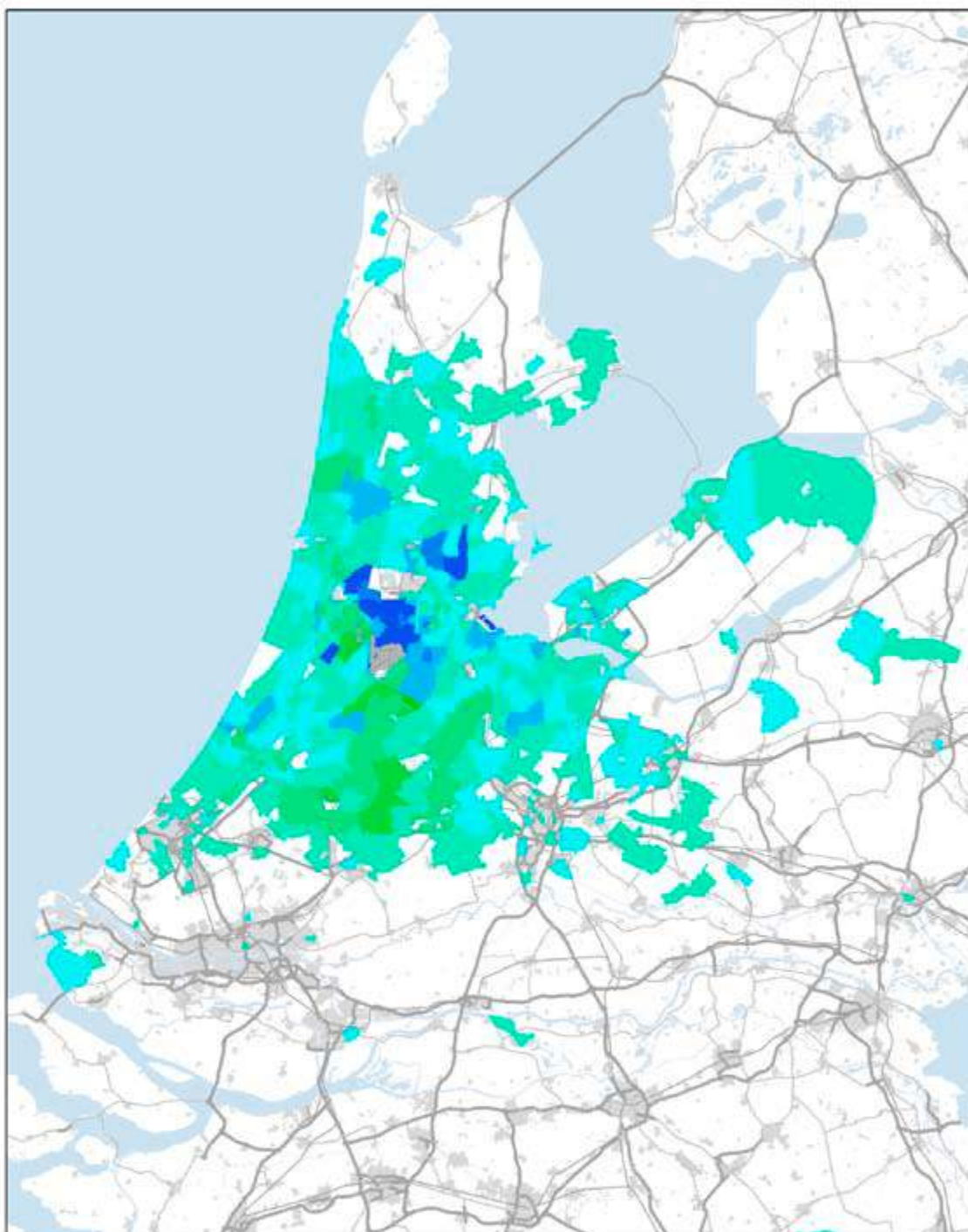
FIGUUR 10. KLACHTEN PER 1.000 INWONERS TOTALE GROEP



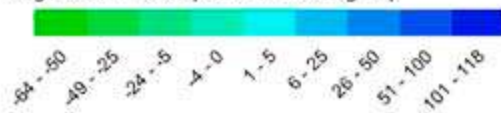
Klachten per 1000 inwoners per 4PPC - incl. veelklagers



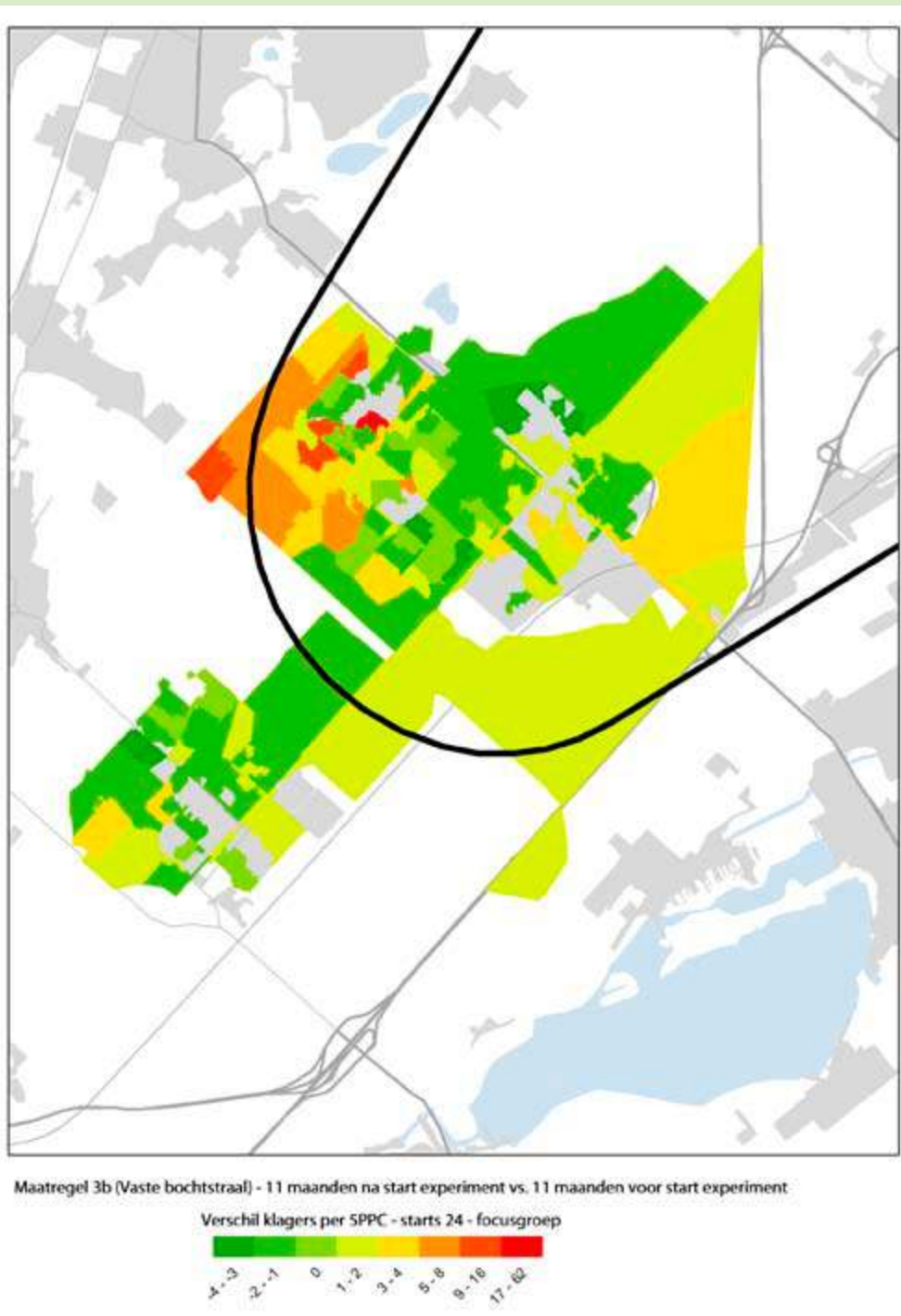
FIGUUR 11. VERSCHIL IN KLAGERS PER POSTCODEGEBIED TUSSEN 2007 EN 2008



Klagers 2007 - 2008 per 4PPC - focusgroep

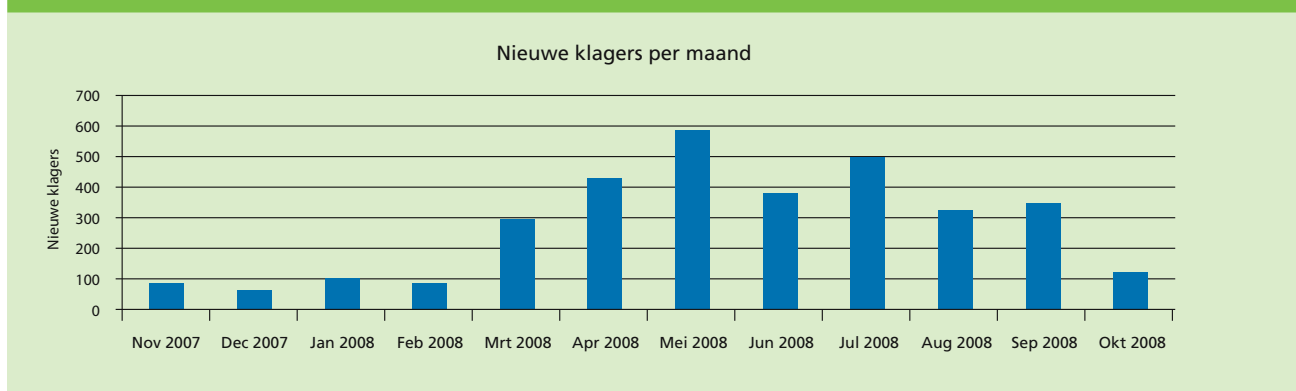


FIGUUR 12. VERSCHIL IN KLAGERS 11 MAANDEN VOOR EN 11 MAANDEN NA START MAATREGEL 3B



Figuur 12 laat het verschil in het aantal klagers in Hoofddorp zien 11 maanden voor en 11 maanden na invoering van maatregel 3B. De stijging van het aantal klagers in de wijk Floriande is goed te zien, evenals de daling van het aantal klagers elders.

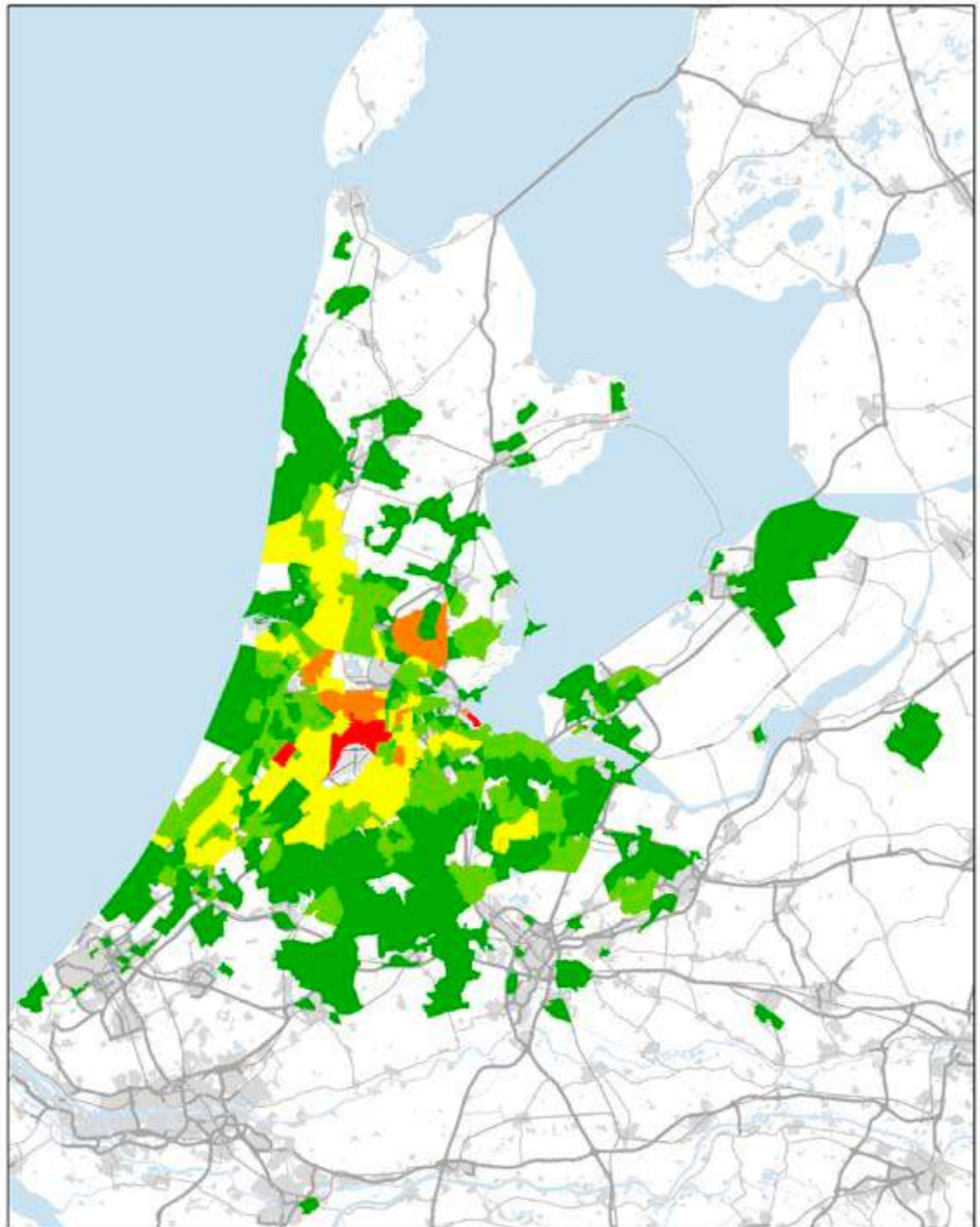
FIGUUR 13. NIEUWE KLAGERS PER MAAND



Nieuwe klager = een persoon die in het gebruiksjaar 2008 voor de eerste keer één of meerdere klachten indient.

Vanaf de maand maart is het aantal nieuwe klagers sterk is toegenomen. De toename van het aantal nieuwe klagers kan te maken hebben met de start van het experiment ten behoeve van parallel starten in maart. In mei 2008 is het hoogste aantal nieuwe klagers geregistreerd. Figuur 14 (blz. 19) laat zien waar deze nieuwe klagers vandaan komen.

FIGUUR 14. NIEUWE KLAGERS IN KAART GEBRACHT



Aantal nieuwe klagers per 4PPC 2008

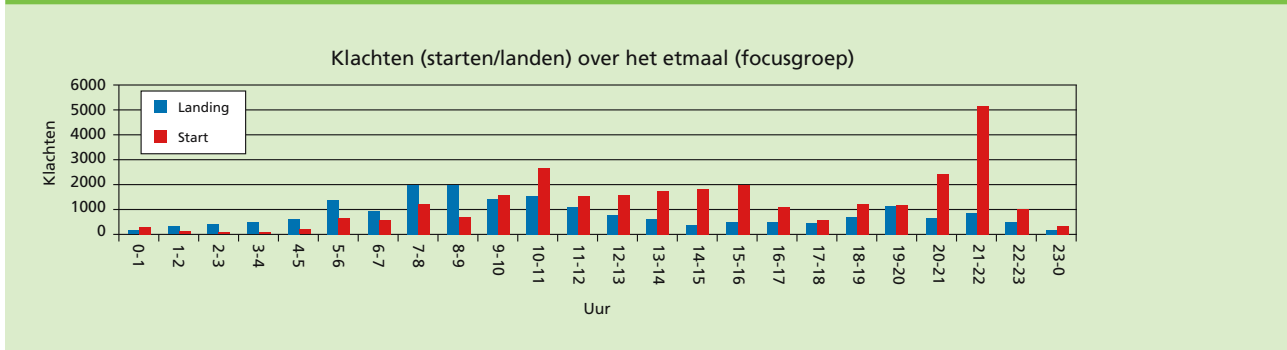


1 - 3
4 - 10
11 - 30
31 - 100
101 - 300

VERDELING OVER HET ETMAAL

In figuur 15 wordt het aantal klachten over startend en landend verkeer per uur van het etmaal getoond. Er zijn twee periodes aan te wijzen waarop relatief meer klachten worden ingediend over startende vliegtuigen; tussen 10.00 en 11.00 uur en tussen 21.00 en 22.00 uur. In het voorgaande gebruiksjaar was dit patroon hetzelfde. Deze periodes corresponderen met het verkeerspatroon van uitgaande vluchten. Vertrekkend verkeer levert het meeste aantal klachten aan het eind van de dagperiode (23.00 uur) op. Voor landend verkeer geldt dat dit in de ochtend tussen 07.00 en 09.00 het meeste aantal klachten oplevert. Ook bij landingen volgen de klachten het verkeerspatroon.

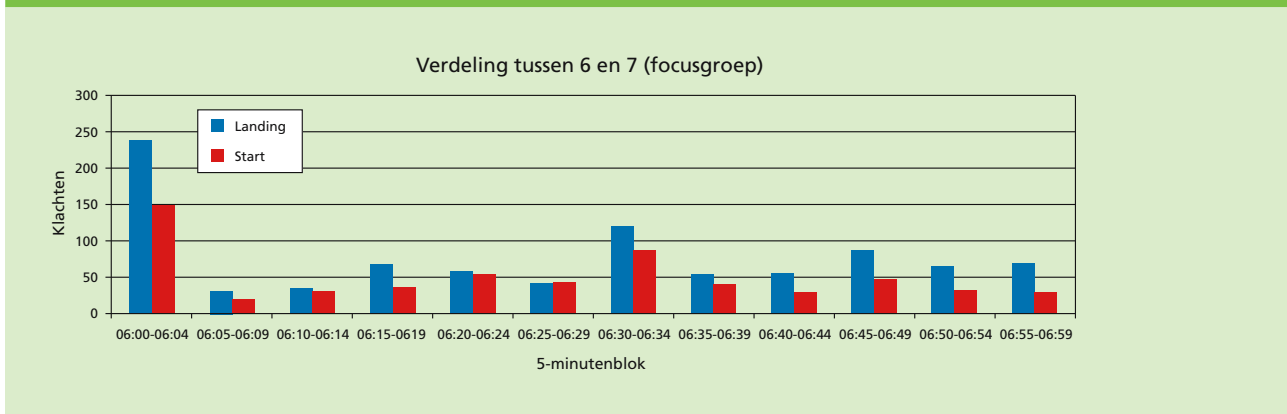
FIGUUR 15. KLACHTEN PER ETMAAL, STARTEND EN LANDEND VERKEER



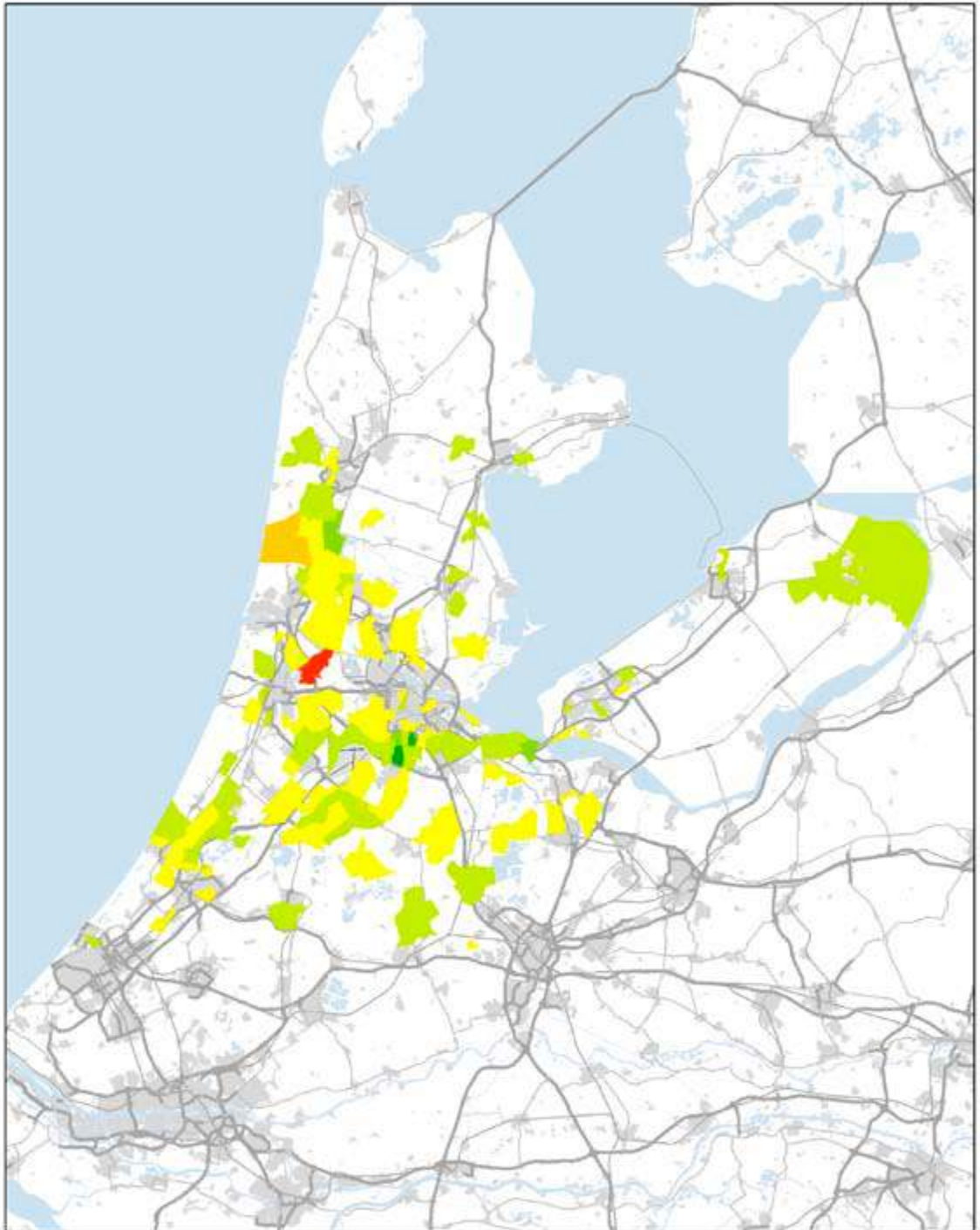
Figuur 16 geeft per 5 minuten het verloop van het aantal starts en landingen weer tussen 6.00 uur en 7.00 uur, ook wel de early morning genoemd. Het valt op dat de meeste klachten over vliegtuiggeluid om 6.00 en om 6.30 uur worden ingediend.

Hinderbeperkende maatregel 17 betreft het verlengen van het gebruik van nachtprocedures voor landend en startend verkeer van 06.00 naar 06.30 uur. Tot 06.30 uur blijven in principe alleen de Polderbaan en de Kaagbaan in gebruik met de bijbehorende nachtprocedures, terwijl dit in gebruiksjaar 2007 tot 06.00 uur het geval was. Het doel van deze maatregel was te onderzoeken of door langer gebruik te maken van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures en -routes het aantal gehinderden per saldo minder zou zijn. In figuur 17 worden de resultaten van de eerste periode weergegeven. Maatregel 17 wordt tot uiterlijk 2010 voortgezet.

FIGUUR 16. VERLOOP KLACHTEN TUSSEN 06.00 - 07.00 UUR



FIGUUR 17. VERSCHIL IN KLAGERS TUSSEN 6.00 UUR EN 6.30 UUR,
4 MAANDEN VOOR EN 4 MAANDEN NA START HINDERBEPERKENDE MAATREGELEN



4 maanden na start experimenten (vanaf 13-3-2008) vs 4 maanden voor start experimenten

Vershil klagers tussen 06:00-06:30 per 4PPC



4. BAANONDERHOUD

De start- en landingsbanen van Schiphol worden intensief gebruikt waardoor slijtage en verontreiniging van het baanoppervlak optreedt. Om het vliegverkeer veilig te kunnen laten plaatsvinden en de baan in goede staat te houden, heeft iedere baan regelmatig onderhoud nodig. Ook is na een aantal jaren groot onderhoud nodig waarbij de baan voor langere tijd buiten gebruik moet worden genomen.

PERIODIEK ONDERHOUD

Periodiek onderhoud vindt meerdere malen per jaar plaats. Het gaat hierbij om kleinere werkzaamheden, zoals het bijschilderen van de belijning op de baan, het schoonmaken van de baanverlichting, het schoonmaken van de bebording, stroefheidmetingen en het plaatsen van nieuwe windzakken. De luchthaven probeert dit onderhoud zoveel mogelijk uit te voeren als banen niet of nauwelijks in gebruik zijn. Bijvoorbeeld tijdens daluren. Hierdoor wordt de overlast ten gevolge van minder preferentieel baangebruik verminderd terwijl de punctualiteit gehandhaafd blijft.



GROOT ONDERHOUD

Bij groot onderhoud worden werkzaamheden uitgevoerd zoals het vervangen van het asfalt, het aanbrengen van een nieuwe anti-skidlaag die de baan stroef maakt (dit is nodig voor een veilige afhandeling van opstijgende en landende vliegtuigen), het vervangen van baanverlichting en het vervangen van de riolering onder de baan. De baan is dan gedurende een langere periode buiten gebruik. Deze werkzaamheden zijn zeer arbeidsintensief en kunnen niet altijd allemaal in een relatief korte periode worden uitgevoerd. Daarom komt het voor dat een baan vaker enkele weken buiten gebruik is voor een deel van de onderhoudsbeurt.

Voor het asfalteren van de baan, het belangrijkste werk van groot onderhoud, mag het niet kouder zijn dan vijf graden Celsius. Hierdoor kan het groot onderhoud alleen in de maanden april tot en met oktober plaatsvinden. Daarnaast wordt ook op basis van historische gegevens geanalyseerd in welke

maanden de wind het meest gunstig is om een baan te kunnen sluiten zodat er zo min mogelijk minder preferentieel baangebruik plaatsvindt. Ook moet het droog zijn om sommige werkzaamheden te kunnen uitvoeren. De meest gunstige maanden hiervoor zijn een deel van juni, juli en een deel van september.

Na afloop van het baanonderhoud wordt de baan nog een aantal keren geveegd om losliggende deeltjes asfalt te verwijderen. Tijdens het vegen is de baan kort buiten gebruik.

OVERIGE WERKZAAMHEDEN

Er zijn nog meer werkzaamheden die invloed hebben op het gebruik van de banen. Zo wordt regelmatig het gras langs de banen gemaaid. Tijdens het maaien kan de baan tijdelijk niet gebruikt worden.

BAANONDERHOUD EN LUCHTVERKEERSLEIDING

Bij elke baancombinatie wordt uitgegaan van strikte veiligheidsnormen. Ook als banen niet beschikbaar zijn vanwege onderhoud, gelden voor de overige banen dezelfde standaard en internationaal vastgestelde veiligheidsnormen voor de afhandeling van het luchtverkeer. Schiphol werkt met het geluidpreferentieel baangebruik systeem. Daarmee kan het verkeer over de omgeving worden verdeeld volgens de wettelijke bepalingen en zodanig dat de grenswaarden in de handhavingpunten niet overschreden worden. Wanneer een bepaalde baancombinatie niet beschikbaar is, bijvoorbeeld vanwege baanonderhoud, wordt automatisch de daarop volgende meest preferente combinatie ingezet. Dit kan zorgen voor minder gebruikelijke uitvliegpatronen. Bovendien zijn er nog aanvullende procedures indien het gebruik van de ene baan van invloed is op het gebruik van een andere baan (afhankelijk baangebruik). Door de lay-out van Schiphol is dit vaak het geval. Banen kruisen elkaar fysiek of hun vertrekroutes doen dat. Ook liggen sommige banen zo dat startend verkeer op de ene baan hinder kan ondervinden van de turbulentie die veroorzaakt wordt door vliegtuigen die vanaf een andere baan starten. Bij afhankelijk baangebruik ligt de baancapaciteit lager dan bij onafhankelijk baangebruik.

Het groot baanonderhoud van de luchthaven is voor LVNL ook een moment om onderhoud aan het Instrument Landing System (ILS) uit te voeren. Daarnaast moeten onder andere grond- en luchtmetingen worden uitgevoerd. Vooral de luchtmetingen ofwel de meetvluchten konden in de afgelopen jaren aanzienlijk worden teruggebracht door nieuwe methoden.

5. METEO

Slecht weer kan van grote invloed zijn op het vliegverkeer. Wind en buien kunnen de luchtverkeersleiding dwingen tot het inzetten van andere, minder preferente baancombinaties en af te wijken van standaardvertrekroutes. In 2003 is door LVNL, AAS, de KLM en het KNMI gezamenlijk besloten een Meteorologisch Adviseur Schiphol (MAS) bij LVNL te stationeren. Zodra er verstoring op komst is, wordt in overleg met de luchtverkeersleiding de meteorologisch adviseur opgeroepen. Naast de windkracht is ook de hoogte van de wolken en het zicht hierbij van belang. Als de adviseur aanwezig is, wordt continue de meest actuele weersinformatie aan de luchtverkeersleiding verstrekt. Als de MAS niet aanwezig hoeft te zijn, wordt de meteorologische informatie geleverd vanuit het KNMI in De Bilt.

EFFECTEN VAN BUIEN EN ONWEER

Hangt er een dreigende lucht, met grote bloemkoolwolken? Grote kans dat er een fikse onweersbui ontstaat. Bij onweer ontstaan elektrische ontladingen in wolken, tussen wolken of tussen wolken en de aarde. Hierbij treedt een behoorlijk spanningsverschil op. Voor het luchtverkeer kan dit riskante situaties opleveren. Van onmiddellijk gevaar voor de passagiers is geen sprake, want vliegtuigen zijn tegen blikseminslag beschermd. Desondanks kan blikseminslag wel schade veroorzaken aan de instrumenten in de cockpit. Vandaar dat de meteorologisch adviseur op Schiphol scherp in de gaten houdt waar de onweersbuien zich ontwikkelen en welke kant ze opgaan. Zo kan het voorkomen dat de vliegtuigen eerder van de standaardvertrekroute afwijken of een andere aanvliegeroute dan gebruikelijk hebben. Want als het even kan, stuurt de vlieger het vliegtuig om een onweerswolk heen. Zulke buien kunnen de luchtverkeersleiding dus dwingen tot minder preferentieel route- of baangebruik. Omdat bliksem ook gevaarlijk is voor het grondverkeer, wordt de afhandeling van vliegtuigen op de luchthaven op zo'n moment stilgelegd. Dit kan leiden tot vertragingen omdat na de bui meer vliegtuigen dan gepland willen starten of landen.



INVLOED VAN WIND

Wind is een van de meest zwaarwegende factoren bij de keuze van baancombinaties. Voor de veiligheid starten en landen vliegtuigen zoveel mogelijk tegen de wind in. Windrichting en -snelheid bepalen of een baan gebruikt kan worden. Bij een te sterke dwarswind of wind op de staart is het niet meer veilig om van de preferente baan te landen of starten. Er zal dan worden uitgeweken naar een baan waar de wind meer parallel aan de baan waait.

Wind op de staart van een vliegtuig is tijdens de vlucht gunstig, omdat het de grondsnelheid verhoogt. Bij het starten en landen is staartwind juist ongunstig omdat het vliegtuig, ten opzichte van de grond, meer snelheid moet hebben om op te kunnen stijgen en met een hogere snelheid moet landen. Door de landingsbaan van de andere kant te naderen (indien toegestaan) wordt de staartwind gunstig veranderd in een kopwind en als dat niet mogelijk is wordt er uitgeweken naar een andere luchthaven.

TURBULENTIE EN WINDSHEAR

Turbulentie wordt veroorzaakt door opwarming van het aardoppervlak en de daarboven gelegen luchtlagen, wanneer de luchtstroming wordt verstoord door obstakels - zoals huizen, bomen en heuvelruggen - of als twee luchtlagen over elkaar schuiven. Turbulentie verergert door een toenemende windsnelheid en kan aanleiding zijn voor krachtige, verticale stromingen. Passagiers ervaren dit als het schudden van het vliegtuig met abrupte stijgingen en dalingen omdat het vliegtuig te maken krijgt met een snelle verandering van de windrichting en -snelheid of luchtdruk. Door verandering in de opwaartse of neerwaartse druk op de vleugels is het voor de piloot lastiger de precieze hoogte te handhaven. Om zo efficiënt en veilig mogelijk te stijgen of te dalen, kiest hij of zij samen met de luchtverkeersleider de voor dat moment juiste koers en snelheid.

Windshear of windschering is een fenomeen waarbij een sterke horizontale of verticale verandering in de windsnelheid en/of windrichting optreedt. Dit is vaak het geval in de buurt van buien. De wind heeft bijvoorbeeld op 100 meter hoogte een snelheid van 20 knopen (40 km per uur) uit het zuiden en op 200 meter een snelheid van 50 knopen uit het noorden. De gezagvoerder zal dan extra veiligheidsvoorschriften in acht nemen, bijvoorbeeld door met een hogere snelheid te landen. Windshear en turbulentie kunnen een piloot voor verrassingen plaatsen. Hij vertrouwt daarbij op de beschikbare gegevens, via de luchtverkeersleider afkomstig van de meteorologisch adviseur op Schiphol.

Wanneer een piloot in de klim of landingsfase een andere wind constateert dan opgegeven, meldt hij dat aan de luchtverkeersleider. Zo ontstaat een compleet beeld van de weersituatie rond de luchthaven. De luchtverkeersleiding kan andere piloten dan goed voorbereiden op de situatie 'boven' of op de grond. Als de weercondities verslechteren, zal er een baancombinatie moeten worden gebruikt waarop het weer zo min mogelijk van invloed is om toch zo efficiënt mogelijk vliegtuigen te kunnen laten landen en starten.

6. VISIE BAS EN EEN NIEUW REGISTRATIESYSTEEM

Door de oprichting van Bas kunnen AAS en LVNL een uitgebreidere omgevingsfunctie creëren. Bas kan inmiddels omschreven worden als hét aanspreekpunt voor informatie en klachten over het vliegverkeer van, naar en op Schiphol. Door veelvuldig contact met de omwonenden signaleert Bas welke hinder men in de omgeving ondervindt van de activiteiten die zich op en rond Schiphol afspelen.

Bas registreert alle informatie en klachten die zij uit de omgeving opvangt en door te weten wat er in de omgeving speelt, kan Bas de omgeving proactief informeren over zaken die op de luchthaven spelen. Bas heeft geen invloed op de afhandeling van het vliegverkeer en heeft geen handhavende functie; dit doet de Inspectie van Verkeer en Waterstaat.

Bas voorziet AAS en LVNL van informatie van en over de omgeving. Hierdoor draagt Bas bij aan een dialoog tussen de omgeving van Schiphol en luchtvaartsector op basis van zes kernwaarden; betrouwbaar, informatief, professioneel, klantgericht, toegankelijk en interactief. Kortom, Bas signaleert, registreert en communiceert.

Sinds 1 november 2008 registreert Bas klachten op een andere manier door middel van een nieuw registratiesysteem. In dit nieuwe registratiesysteem is het inzicht in de klachten van de melder en het voorzien in de individuele informatiebehoefte belangrijker. Naar verwachting geeft de nieuwe manier van registreren inzicht in aard, tijdstip/periode en de beleving van overlast. Doordat de specifieke hinder beter zichtbaar wordt, kan Bas gericht bijdragen aan het treffen van maatregelen en inspelen op de informatiebehoefte die in of op een bepaald gebied leeft. Bas zal hierdoor beter in staat zijn de omgeving proactief van de juiste informatie te voorzien. Deze informatie kan mogelijk op termijn een bijdrage leveren aan vermindering van vermijdbare hinder.

Door de signalen die Bas vanuit de omgeving krijgt kan Bas, AAS en LVNL gericht adviseren over de overlast in een bepaald gebied. Hierbij kan men denken aan het ontdekken van bepaalde patronen van klachten die in een gebied worden geconstateerd waarop geanticipeerd kan worden. Wanneer Schiphol de planning voor onderhoud aan de banen opstelt, kunnen de bevindingen en aanbevelingen van Bas hierin meegenomen worden.



7. SAMENVATTING

Samenvattend kan gesteld worden dat in het gebruiksjaar 2008 het totaal aantal klagers met 14% is toegenomen ten opzichte van het gebruiksjaar 2007. Dit zijn 855 meer klagers dan in 2007.

In het gebruiksjaar 2008 daalde het aantal klachten met 4,5% ten opzichte van het jaar daarvoor. Deze daling kan grotendeels verklaard worden door het feit dat per februari 2008 een geregistreerd veelklager is gestopt met het indienen van klachten. Het ging hierbij jaarlijks om circa 120.000 klachten. Het aantal klachten in de focusgroep is met 3% gestegen, van 49.554 in 2007 naar 50.846 in 2008.

Net als in voorgaande jaren is een beperkt aantal klagers (6%, te weten 438 personen) verantwoordelijk voor meer dan 90% van het aantal klachten (558.771). De focusgroep, bestaande uit 94% van het aantal klagers (6643) is verantwoordelijk voor de overige 50.846 klachten.

De stijging van het aantal klagers wordt mogelijk veroorzaakt door een aantal hinderbeperkende experimenten die op 13 maart 2008 van start gingen.

Eén van de experimenten is maatregel 23: het 'experiment' ten behoeve van het parallel starten vanaf de Zwanenburgbaan en de Polderbaan. Tijdens dit experiment werd de Zwanenburgbaan tijdelijk meer gebruikt voor starts naar het noorden. Op momenten dat normaal gesproken alleen de Polderbaan zou worden gebruikt, werd in plaats daarvan de Zwanenburgbaan ingezet. In maart en april 2008 was er sprake van een vrijwel structurele zuidelijke wind, hetgeen de uitvoering van het experiment bemoeilijkte. In mei kwam deze voornamelijk uit noordelijke richting waardoor de maatregel beter uitvoerbaar was. Dit resulteerde in een toename van het aantal klagers en klachten direct ten noorden, noordoosten en zuidoosten van de Zwanenburgbaan. Maatregel 23 eindigde op 23 juni 2008.

Tevens was er gedurende dit gebruiksjaar sprake van een toename van het aantal klagers en klachten in de wijk Floriande in Hoofddorp. Hierbij is mogelijk een verband te leggen met de in november 2007 gestarte maatregel 3: Bocht tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (CROS-pilot 3b). Alle Boeing 737 vliegtuigen van KLM die starten van de Kaagbaan (24) vliegen de bocht tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep nauwkeuriger (dit is circa één derde van alle vluchten langs deze route). Hierdoor is er minder spreiding in het luchtverkeer boven dit gebied. Gebleken is dat gedurende de looptijd van maatregel 3 het aantal klachten en klagers in de wijk Floriande is toegenomen. In dezelfde periode is er een daling geconstateerd voor onder meer het centrum van Hoofddorp en Nieuw-Vennep, waar het aantal klagers over het algemeen is afgenomen.

Ook heeft baanonderhoud gedurende dit jaar invloed gehad op de stijging van het aantal klagers en klachten. Vanwege groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan (tussen 23 juni en 18 juli 2008) is in deze periode de Buitenveldertbaan ingezet. Dit heeft geleid tot meer hindermeldingen uit het gebied ten oosten van de luchthaven (Amsterdam Buitenveldert, Amstelveen en Almere).

VOORUITBLIK

In oktober 2008 heeft het kabinet het advies van de 'Tafel van Alders' overgenomen over de toekomst van Schiphol en de regio tot en met 2020. Dit betekent dat het kabinet inzet op selectieve groei van Schiphol tot 510.000 vluchten. In 2020 is de vraag op Schiphol naar verwachting gegroeid tot 580.000 vliegbewegingen. Om aan deze vraag tegemoet te komen zet het kabinet in op het uitplaatsen van 70.000 vluchten naar regionale vliegvelden.

De groei van de luchthaven moet zo min mogelijk geluidshinder opleveren. Het kabinet stemt in met maatregelen om deze hinder te beperken.

Aan deze 'Tafel van Alders', onder leiding van de heer Hans Alders, nemen diverse partijen deel: Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland, KLM, het Rijk, betrokken bestuurders van provincie en gemeenten en vertegenwoordigers van de bewoners via de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) en de Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP). De partijen in het overleg hebben zich onder meer gebogen over de vraag hoe een balans gevonden kan worden tussen enerzijds de ontwikkeling van Schiphol en anderzijds de bescherming en duurzame ontwikkeling van de omgeving.

Bas houdt u via onder andere de website en kwartaalrapportages op de hoogte van de ontwikkelingen van vliegverkeer op en rondom Schiphol. Vragen en suggesties zijn welkom via info@bezoekbas.nl, www.bezoekbas.nl of via 020-6015555.