

Inbreng VNV op consultatie Vervallen ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan

24 juli 2023

De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) heeft kennisgenomen van het voornemen van de overheid om de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan op te heffen.

Vooraf

De VNV heeft begrip voor de bredere opgave waar Nederland en specifiek gemeenten zich mee geconfronteerd voelen. Het is aan de overheid om te beoordelen of de lange termijn voordelen van het opzeggen van de mogelijkheid tot een 2e kaagbaan opwegen tegen de voordelen bij inwerkingtreding van een parallelle kaagbaan op het gebied van veiligheid, milieu en efficiency. Vanuit onze doelstelling de luchtvaartveiligheid te bevorderen alsook onze operationele expertise geven wij onze zienswijze op dit voornemen van het kabinet. Daarbij hopen wij dat onze zienswijze bijdraagt aan een gewogen besluit, welke dat ook is.

Context

Hoewel het hier een besluit betreft over de reservering van de grond, en niet over het daadwerkelijk verwijderen of aanleggen van een baan verandert er in praktijk nu niets voor de gebruikers van de luchthaven Schiphol. Toch is de VNV van mening dit een beslissing is met potentiële gevolgen voor efficiency, veiligheid en leefomgeving die bij de toekomstige ontwikkeling van Schiphol een rol kunnen spelen. Met de druk op de woningbouw, de ambitie van de overheid om de Nederlandse luchtvaart op een nieuwe manier te verhouden tot de omgeving en de wens duidelijkheid te verschaffen aan de omgeving is deze stap maatschappelijk onderbouwd.

Tegelijkertijd zullen innovaties van vliegtuigen, aanpassing van procedures, de verduurzaming van grondoperaties alsook de herindeling van het Nederlandse luchtruim zorgen dat vliegtuigen minder overlast voor de leefomgeving veroorzaken. Ook in de Hoofdlijnenbrief Schiphol wordt aangegeven dat deze verbeteringen het mogelijk kunnen maken dat in de toekomst geluidswinst (50/50) terugvloeit naar omgeving en de sector, bijvoorbeeld door toename van het aantal vliegbewegingen.

De reservering van de parallelle Kaagbaan biedt op dit moment de enige realistische mogelijkheid tot het uitbreiden of aanpassen van het baansysteem op Schiphol. Uitbreiding die in de toekomst, met het nieuwe normenstelsel, bovendien automatisch gepaard zal moeten gaan met minder negatieve impact voor omgeving en klimaat. Mocht de Parallelle Kaagbaan op enig moment in de toekomst kunnen worden aangelegd dan biedt dit juist ook de mogelijkheid om andere banen op Schiphol anders te gaan gebruiken wat positieve effecten kan hebben op efficiëntie, veiligheid en milieu.

1. Efficiëntievoordelen behoud reservering

- Door een 2^e kaagbaan krijgt Schiphol de mogelijkheid om te opereren met twee parallelle baan configuraties. Uitgaand van het gemiddelde weerbeeld betekent dit dat op de meeste dagen het verkeer kan worden afgehandeld op Noord-Zuid (Polder- en Zwanenburgbaan) en Noordoost-Zuidwest (1e en 2e Kaag-)banen. Mogelijk kunnen de andere drie banen (de Aalsmeerbaan, de Buitenveldert baan en de Schiphol-Oostbaan) (grotendeels) worden gesloten, maar er kan ook worden gekozen om deze (deels) open te houden voor stormdagen of voor afhandeling van de General Aviation en de politie/kustwacht. Deze afwegingen staan beschreven in de Quickscan Banenveiligheid Schiphol van het NLR. Sluiting zou niet ten koste gaan van capaciteit, terwijl het wel overlast zou kunnen verlagen binnen bepaalde kerngebieden rondom Schiphol.

- In piekuren kan er worden gekozen om '2+2' te gaan opereren: tegelijkertijd 2 banen voor vertrek en 2 voor landing gebruiken. Buiten de pieken kan er dan worden overgegaan naar '1+2' of '2+1'. De vermindering van mogelijke start en landingsrichtingen geeft een meer voorspelbaar patroon.
- Er zullen minder baanwisselingen plaatsvinden (tot wel 18 keer per dag in de huidige configuratie) en verkeer is makkelijker van elkaar te scheiden. Dit maakt de afhandeling efficiënter.

2. Veiligheidsvoordelen behoud reservering

- Gebruik van parallelle baancombinaties levert minder conflicten op dan gebruik van convergerende baancombinaties.
- Wereldwijd is het gebruik van parallelle baancombinaties veruit de meest gebruikte configuratie. Deskresearch toont aan dat van de veertig drukste luchthavens ter wereld er slechts drie zijn die gebruik maken van meer dan twee baanrichtingen. Boston en Minneapolis hebben er drie. In de huidige configuratie heeft Schiphol zelfs vier. Bij piloten van buitenlandse maatschappijen staat Schiphol dan ook bekend als een complex veld. Twee parallelle banen levert een aanzienlijke vereenvoudiging op, iets wat de kans op incidenten verder zal verlagen.
- In Nederland is de zuidwestenwind de meest voorkomende windrichting. Een extra baan in die richting betekent dat er minder vaak moet worden opgestegen of geland met zijwind wat vanuit veiligheidsoogpunt de voorkeur heeft.
- Afhankelijk van de indeling van taxibanen rondom de parallelle Kaagbaan, en de herinrichting van het vracht platform zal het aantal baankruisingen ook kunnen verminderen. De VNV is er voorstander van om baankruisingen tot het minimum te beperken.

3. Milieuvoordelen behoud reservering

- Door betere voorspelbaarheid van baangebruik en minder baanwisselingen zal de afhandeling van het vliegverkeer efficiënter zijn. Hierdoor is er meer mogelijkheid om geluid preferente routes aan te bieden, zonder dat dit de veiligheid of efficiëntie negatief zal beïnvloeden. Dit geldt voor zowel startend als landend verkeer.
- Wanneer er wordt gekozen om de Aalsmeerbaan (en evt. de Buitenveldertbaan) te sluiten zal dit veel geluidshinder schelen, vooral voor inwoners van steden als Amsterdam en Aalsmeer. Uiteraard leidt ingebruikname van een nieuwe baan ook geluidshinder op nieuwe plekken. Onderzocht zou moeten worden of het totaal aantal gehinderden afneemt of toeneemt wanneer gekozen wordt Aalsmeerbaan te sluiten bij opening van de parallelle Kaagbaan. Onze verwachting is dat de locatie van de parallelle Kaagbaan ertoe leidt dat de totale geluidsbelasting voor omwonenden afneemt.

Tot slot

De VNV heeft begrip voor de maatschappelijke uitdagingen van de overheid. Het wegnemen van de reservering voor de parallelle kaagbaan heeft (zeker) op korte termijn voordelen voor de omgeving. Wij betogen in bovenstaande zienswijze dat een parallelle Kaagbaan echter juist diverse mogelijkheden biedt om deze negatieve effecten verder en op langere termijn te reduceren. Ook is de verwachting dat het ten goede zal komen van de verdere verhoging van de veiligheid. Als laatste zet het opheffen van de reservering bij voorbaat een rem op een toekomstige mogelijkheid het banenstelsel op Schiphol aan te passen. Wij vragen het kabinet deze overwegingen te betrekken bij een definitief besluit over eventueel stopzetten van de reservering van de grond voor de parallelle Kaagbaan.