

# Vlieghinder vooral boven woonwijken

De groei van Schiphol is afgewenteld op plekken waar de meeste mensen wonen. Het kan niet anders met deze drukte, zegt de luchtverkeersleiding.

**Herman Stil**  
LUCHTVAART



Van de afspraken over 'preferent baangebruik' komt niets terecht. Dat blijkt uit cijfers die Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) vandaag presenteert aan de Omgevingsraad van Hans Alders waar die afspraken drie jaar geleden zijn gemaakt.

Volgens de overeenkomst zouden de Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan – waarvan de vliegroutes over het dichtbevolkste deel van de regio voeren – het minst gebruikt mogen worden.

Uit een analyse van deze krant blijkt dat de groei van het vliegverkeer juist op deze minst 'preferente' banen de afgelopen vijf jaar veel groter is geweest dan de toename van het aantal vluchten op de banen waarvan vliegroutes over polderland voeren: de Kaagbaan en Polderbaan.

## 'Minst bevoorrecht'

Terwijl het aantal starts en landingen op Schiphol tussen 2013 en 2017 met 17 procent is toegenomen, steeg het aantal vluchten op de Aalsmeerbaan – die tegen Aalsmeer aanschuurt – met 57 procent. Boven Buitenveldert, Zuidoost en Amstelveen nam het aantal vliegbewegingen op lage hoogte met 22 procent toe.

Daarentegen bleef de groei achter op banen waarvan juist is afgesproken dat ze 'preferent' zijn omdat hun vliegroutes vooral over op dunbevolkt gebied voeren. Sinds 2013 zijn op de Pol-

derbaan 12 procent meer vluchten uitgevoerd, op de Kaagbaan per saldo 7 procent.

Dat kwam doordat de Kaagbaan tussen maart en mei buiten gebruik was. Maar ook als baanonderhoud niet wordt meegerekend, neemt het vliegverkeer op de Aalsmeerbaan in de drukste maanden van het jaar veel sneller toe. Terwijl de afgelopen vijf jaar het aantal vluchten per dag op de Kaagbaan met gemiddeld 420 nagenoeg gelijk bleef, nam het aantal starts en landingen op de Aalsmeerbaan toe van 200 in 2013 naar gemiddeld 280 vorig jaar.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), die de baankeuzes op Schiphol maakt, erkent het beeld. "Omdat de Polderbaan en Kaagbaan vaak vol zitten, is de groei van het vliegverkeer op Schiphol met name op de Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan en Buitenveldertbaan opgevangen," bevestigt een woordvoerder. Dat is volgens haar 'conform eerdere verwachtingen en berekeningen'. Volgens LVNL zijn Polder- en Kaagbaan wel degelijk nog altijd 'voorkeursbanen', omdat deze 'het vaakst worden ingezet'.

## Lelystad

De hinder in dichtbevolkte woonwijken rond Schiphol zal alleen maar toenemen, doordat de opening van Lelystad Airport na verzet van omwonenden is uitgesteld. Daardoor kan Lelystad niet, zoals de bedoeling was, Schiphol ontlasten.

Uit een inventarisatie bleek eerder deze week dat alle Amsterdamse politieke partijen voelen voor een slot op het aantal vluchten op de Buitenveldertbaan om hinder in Buitenveldert en Zuidoost binnen de perken te houden.

Aalsmeer eiste begin dit jaar van het kabinet dat wordt afgezien van groei van Schiphol zolang de overlast in de gemeente, die van alle woongebieden in de regio het zwaarst door vlieglawaaï wordt getroffen, niet is aangepakt.

## Klaagrecord

Een enorme daling van het aantal klachten over vlieghinder vorig jaar bij klachtendienst BAS. Zo lijkt het tenminste. Maar die afname komt doordat één vaste klager in plaats van 60.000 keer, maar 30.000 keer bij BAS reclamde. In totaal klaagden 36 veelmelers vorig jaar tezamen 125.000 keer. Zelfs als die vaste klanten buiten beschouwing worden gelaten, klaagden nog niet eerder zo veel omwonenden zo vaak bij BAS als in 2017: 8450 mensen dienden 82.000 klachten in over vlieghinder. De oorzaak was het langdurig onderhoud aan de Kaagbaan, meer westenwind en vier procent meer vliegbevingen op Schiphol.

## Vliegverkeer

Toename aantal vluchten op Schiphol tussen 2013 en 2017

