

Zilveren vleugels boven IJburg



Hoog in de blauwe lucht slaan ze witte kruisen. Maar zodra de wind hard uit zuidwestelijke richting waait, zie je vanaf IJburg de aluminium vogels richting Schiphol koersen. De toestellen worden steeds stiller. Het aantal klachten over vliegtuiglawaai is in vier jaar tijd sterk gedaald.

TEKST: LIENEKE KOORNSTRA
FOTO'S: MART VAN DRUENEN EN KEES HOOGEVEEN

Vlietui! Vlietui!', roept een jongetje dat bij zijn vader achterop de fiets zit. Een viermotorige KLM-blauwe jet is statig bezig met de nadering. Een kenner weet meteen dat het een Boeing 747-400 is. De kist die erachter zit, lijkt veel hoger te zitten. Maar dat is gezichtsbedrog. Omdat de Fokker 70 vele malen kleiner is dan die kolossale jumbo. Beide zijn op weg naar de Buitenveldertbaan. De piloten zien de 27, zoals deze baan in vaktaal heet, recht voor zich.

Treintje

Vliegmachines die uit het oosten komen, zetten de daling in via Swifterband - Almere. Komen ze uit het westen dan wordt er op Schiphol aangevlogen via Holysloot - Almere. In dat geval maken ze boven het IJmeer een dalende bocht naar rechts. Soms gebeurt dat ook eerder, ter hoogte van Muiden. Of nog eerder, dan naderen ze de luchthaven via de Diemervijfhoek. IJburg wordt in principe ontzien. Emile Nossin, gezagvoerder op de Embraer 190 bij KLM, landt zelden op de Buitenveldertbaan. 'Die baan wordt zo min mogelijk gebruikt', vertelt hij. Op zijn MacBook toert hij een website tevoorschijn waarop te zien is hoe het vliegverkeer zich vanaf en naar Schiphol beweegt. Weldra heeft de vlieger een datum te pakken waarop de wind stevig uit het zuidwesten kwam. 'Ten zuiden van IJburg worden we opgelijnd met de baan', zegt hij al wijzend naar het scherm. 'In de glijvlucht voor de landing

vormen we met elkaar een treintje. De snelheden liggen tussen de 250 en 375 kilometer per uur, afhankelijk van het vliegtuigtype en het gewicht, dat beïnvloed wordt door de lading aan boord. Bij gelijke snelheden en onder normale weersomstandigheden is de gemiddelde afstand tussen twee kisten zo'n 5,5 kilometer, wat neerkomt op één minuut.'

Factoren en theorieën

Jumbojets die in oostelijke richting opstijgen vanaf de Buitenveldertbaan bevinden zich op zo'n 800 meter hoogte als ze om en nabij IJburg opklimmen om verder uit te waaiëren. Omdat de motoren bij het opstijgen aanzienlijk harder brullen dan bij de landing, zijn het deze vliegmachines die sommige IJburgers doen opkijken vanwege het lawaai. Toestellen van kleiner formaat zitten al gauw op een hoogte van één kilometer. Er worden op dat moment snelheden gemaakt van 250 tot 350 kilometer per uur. Nossin: 'Een vliegtuig vliegt zoals de verkeersleiding dat opdraagt. Welke baan gebruikt wordt, is afhankelijk van factoren als het verkeersaanbod, de geluidsnormen en de staat van de banen en de apparatuur. Maar de belangrijkste factoren zijn het weer en de veiligheid. In een noodsituatie geeft de vlieger aan waar hij wil landen. Hij is verantwoordelijk voor de kist en kan inschatten wat hij wel en niet kan.'

'De keus die de vlieger in een dergelijke situatie maakt, zullen wij altijd accepteren en faciliteren', beaamt Bertine Langelaan, woordvoester van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Dat was het geval op 4 oktober 1992 toen een vrachtvliegtuig van ELAL in de

problemen kwam. De gezagvoerder verzocht de luchtverkeersleiding een noodlanding te mogen maken op de Buitenveldertbaan. Vermoedelijk omdat hij over de dichtstbijzijnde en tevens langste baan wilde beschikken. Zoals bekend crashte de vrachtmumbo in de Bijlmer.

Vliegtuiglawaai

Vliegtuigminnende IJburgers konden op 6 juli 2008 hun hart ophalen toen de Antonov 225 vanwege groot onderhoud aan de Polder- en Zwanenburgbaan, naar de Buitenveldertbaan werd gedirigeerd om te landen. Van dit vliegtuig, dat als 's werelds grootste en zwaarste geldt, is maar één exemplaar gebouwd. Het toestel was nog maar één keer eerder op Schiphol te gast geweest. Vanwege de enorme herrie die deze luchtbus maakt, waren er ook mensen die zich aan het vliegtuiglawaai stoorden. 'Dat jaar kwamen er ruim 8000 klachten binnen', vertelt Wouter Knop, projectsecretaris Dienst Economische Zaken Amsterdam. 'In 2009 waren het er 487, in 2010 nog maar 178 en in 2011 zakte het aantal tot 88. Over 2012 zijn de cijfers vrijwel gelijk gebleven, met 94 klachten.'

De IJburger die in 2008 en 2009 verantwoordelijk was voor de meeste meldingen en de gemeente ook aanschreef over geluidsoverlast van vliegverkeer, heeft bij de betrokken instanties een gewillig oor gevonden. Knop: 'Persoon in kwestie wordt jaarlijks met andere Amsterdamse bewonersgroeperingen uitgenodigd voor een gesprek met de wethouder Luchthavenzaken Schiphol en Vlieg hinder Amsterdam. Schiphol plaatst dit jaar op IJburg een geluidmeetpost. Het meetpunt is niet geschikt voor

handhavingdoeleinden maar wel om vlieglaawaai op IJburg te monitoren.' Naar verwachting zal de mast er een half jaar staan.

Pampus

Is er ook nog het radiobaken Pampus, code-naam PAM. Tegen de verwachting in is er op het gelijknamige forteiland geen spoor van te bekennen, het bevindt zich in een weiland tussen Muiden en Muiderberg. Langelaan: 'Vroeger stond op Pampus een lichtbaken voor de scheepvaart, dat vermoedelijk in de beginjaren van de luchtvaart als visuele markering is gebruikt: als je Pampus ziet weet je dat je ten noorden van Amsterdam zit. Bij de naamgeving van een nieuw navigatiebaken wordt niet alleen gekeken naar de geografische ligging, maar ook naar de uitspraak en verstaanbaarheid ervan in het Engels.'

Het ligt in de verwachting dat Pampus voor 2020 uit de lucht is. Vrijwel alle luchtvaartuigen die vandaag de dag op Schiphol vliegen hebben een hoog uitrustingsniveau en kunnen navigeren met behulp van GPS. Vooral oudere toestellen zijn nog aangewezen op kruispeilingen naar ouderwetse, conventionele grondstations zoals Pampus.

Emile Nossin heeft als hij op de Buitenveldertbaan aanvliegt geen oog voor het gelijknamige eiland en evenmin voor IJburg. 'Op dat moment is alle aandacht gericht op een veilige landing', lacht hij. 'Maar na een start vanaf de 09, zoals de Buitenveldertbaan als startbaan heet, zie je het allemaal heel mooi liggen. Wat dan vooral opvalt? Dat IJburg en Almere steeds meer naar elkaar toegroeien.' ◀



De IJopener zoekt een Vrijwilliger acquisitie (m/v)

De IJopener verschijnt vijf keer per jaar in een oplage van 23.000 exemplaren. De krant wordt huis-aan-huis verspreid in de Indische Buurt, het Oostelijk Havengebied en IJburg. De redactie bestaat uit vrijwilligers. Onze buurtkrant wordt goed gelezen en zeer gewaardeerd door buurtbewoners.

De IJopener krijgt een gering bedrag aan subsidie, voor het overige zijn we afhankelijk van advertentieinkomsten. Om de acquisitie actiever aan te pakken, zijn we op zoek naar jou!

Wat bieden we?

- Veel ruimte voor eigen inbreng en ideeën
- Vrijheid om zelf je tijd in te delen
- Een warm onthaal in een leuke groep vrijwilligers

Wat vragen we?

- Affiniteit met acquisitie
- Actief benaderen van potentiële nieuwe adverteerders (ca. 4 dagdelen per editie)
- Per editie minimaal één redactievergadering bijwonen (dinsdagavond)

Je reactie ontvangen we graag op: redactie@ijopener.nl

Radiobaken Pampus, codenaam PAM, dat zich in een weiland tussen Muiden en Muiderberg bevindt.

