René d

Een landende Boeing 737 van de KLM, het type dat betrokken was bij het incident van 29 maart. Vlak voordat een vliegtuig landt, moet het stabiel zijn.

De Achillespees van Schiphol

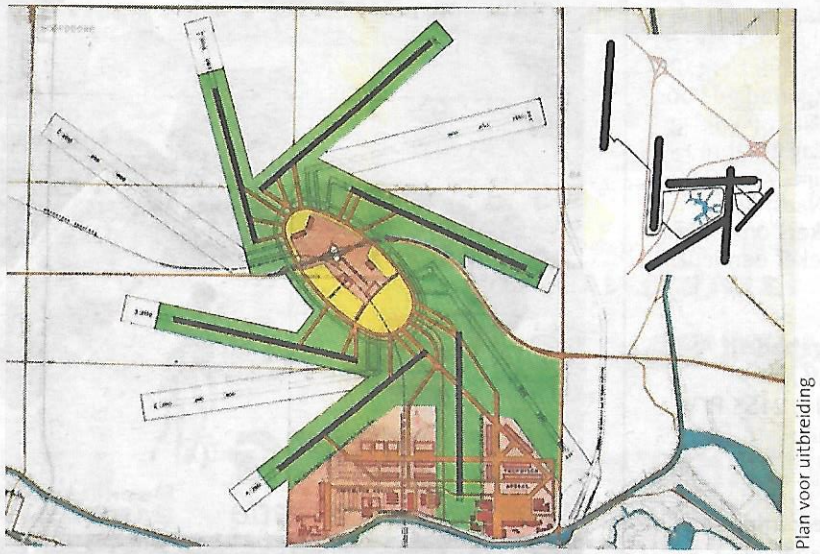
Banenstelsel Schiphol lijkt wel mikado

SCHIPHOL Op Schiphol vond op donderdag 29 maart een ernstig incident plaats, waarbij een vliegtuig van de KLM bij het landen op de Zwanenburgbaan een doorstart maakte en te dicht bij een toestel van Transavia kwam, dat vanaf de Kaagbaan opsteeg. Het liep goed af, maar dit type incident legt wel de Achillespees bloot van de veiligheid op Schiphol.

René de Leeuw

Het doorgestarte vliegtuig betrof een Boeing 737 van de KLM, afkomstig uit Manchester. Het toestel naderde vanuit het noorden de Zwanenburgbaan. De vliegers braken de landing af en bogen af naar het westen. Op de Kaagbaan steeg op datzelfde moment een Boeing 737 van Transavia op met bestemming Parijs Orly. Op radarbeelden is te zien dat de vliegtuigen elkaar op ongeveer 400 tot 500 meter naderden. Het Transavia-toestel reageerde door meteen in zuidelijke richting uit te wijken. Het KLM-toestel vloog blijkens de beelden op circa 375 meter hoogte, het Transavia-toestel op 250, maar dat betreft zeer grove afrondingen. Het hoogteverschil kan kleiner of groter zijn geweest. Het KLM-toestel landde later alsnog op de Zwanenburgbaan.
Eerder die dag maakte een Boeing 777 van de KLM uit Kaapstad ook al een doorstart bij het naderen van de Zwanenburgbaan. Het vloog vervolgens in een rechte lijn naar het zuiden, recht over de zuidwestkop van de Kaagbaan. Hier ontstond geen conflict met andere vliegtuigen. Een tweede 777, net opgestegen van de Kaagbaan, bevond zich reeds bij Rijsenhout. Een Airbus A330, ook van de KLM, die direct na de 777 op de Zwanenburgbaan zou landen, maakte eveneens een doorstart, kennelijk als reactie omdat er bij de voorafgaande vlucht iets niet goed ging. Beide vliegtuigen zijn even later veilig geland.

AFGESTEMD Wat bij de 777's wel goed ging, maar bij de 737's niet, is dat het Transaviatoestel zich op de verkeerde plek bevond. Landingen op de Zwanenburgbaan en starts op de Kaagbaan worden zodanig op elkaar afgestemd, dat er bij een doorstart geen gevaarlijke situaties ontstaan. Een toestel dat wil vertrekken vanaf de Kaagbaan, mag pas opstijgen als een landend vliegtuig veilig op de Zwanenburgbaan is geland. De Transavia 737 paste niet in dit ritme, het steeg te vroeg of te laat op al dan niet na te vroege of te late toestemming van de verkeersleiding. Onderzoek moet aantonen wat er precies is fout gegaan.
Het incident is precies van het soort waarvoor de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) vorig jaar waarschuwde in een rapport over de veiligheid op Schiphol. Daarin staat dat Schiphol momenteel weliswaar veilig is, maar dat bij verdere groei van het luchtverkeer maatregelen nodig zijn om de veiligheid ook in de toekomst te garanderen.



Plan voor uitbreiding

Schiphol zoals het moest worden, rechtsboven zoals het geworden is.

MIKADO De zorgen van de OVV komen mede voort uit de vormgeving van het banenstelsel op Schiphol. Dat lijkt wel mikado. Dat stelsel is een erfenis uit het verleden. De naoorlogse plannen voor een nieuw Schiphol voorzagen in een stationseiland omringd met zes tot tien banen, waarvan één kop zo dicht mogelijk bij het 'eiland' lag om taxiafstanden kort te houden. Bij de aanleg waren aanpassingen nodig door de komst van straalvliegtuigen, die langere banen nodig hadden. Het idee van een terminal-eiland bleef bestaan, maar er kwamen vier, inmiddels vijf, aanzienlijk langere banen, waarbij de oorspronkelijke opzet van het banensysteem niet optimaal werd gehandhaafd. Banen gingen elkaar kruisen en liepen niet meer parallel, waardoor ook vliegroutes, dan wel doorstartroutes, elkaar gingen kruisen, wat de verkeersleiding ingewikkeld maakte.
Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft na het verschijnen van het OVV-rapport in opdracht van de regering een vervolgonderzoek gedaan, waarin de vraag bekeken is of de veiligheid op Schiphol kan worden gehandhaafd bij een beperkte groei tot 550.000 vluchten per jaar. Volgens het NLR kan dat. Daar is wel een aantal maatregelen voor nodig, die al deels worden uitgevoerd en deels de komende jaren uitgevoerd kunnen worden. Het NLR gaat in het rapport uitgebreid in op het verkleinen van de kans op incidenten als met de beide 737's.

DAGELIJKS Doorstarts komen op drukke luchthavens vrijwel dagelijks voor. De aanleiding ervoor is vaak dat een vliegtuig nog niet helemaal stabiel is voor de landing. Het vliegt te snel, te hoog of te laag of volgt niet exact de juiste koers. Onstabiele naderingen zijn een belangrijke oorzaak van vliegtuigongelukken. Gevolgen kunnen zijn harde landingen, neuswiellandingen, naast de baan landen, van de baan raken, of met de vleugeltips, de motoren of de staart over de baan schuren. Daarom is het beter de landing opnieuw in te zetten.
Betekent meer drukte meer kans op zulke incidenten of ongelukken op Schiphol? Niet per se. Een opmerkelijke conclusie van het NLR is dat juist grotere drukte kan helpen het aantal onstabiele naderingen te verlagen, omdat het de verkeersleiding dwingt tot meer gestandaardiseerd werken. Vliegers weten daardoor beter wat hun te wachten staat en kunnen zich beter voorbereiden op de landing. Luchtverkeersleiding Nederland werkt overigens al aan een dergelijke standaardisering. Daar moet wel bij gezegd worden dat het bij het incident met de twee Boeing 737's op 29 maart behoorlijk druk was op Schiphol.