

Informatie van het Bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum

met betrekking tot het gebruik van graswortelbescherming

met behulp van Perfo in de baankruising 18/25

Het Perfo project betreft onderhoud aan een reeds bestaande voorziening

Vliegveld Hilversum is en blijft groen! Het Perfo-project betrof onderhoud aan de baankruising van twee veel bevlogen banen, met een nieuwe generatie matten van het merk Perfo dat de graswortels beschermt. Het oude systeem van “Tensor matten” was na circa 15 jaar gebruik onbruikbaar en zelfs onveilig geworden (zie de foto's op de website). Perfo ligt in de toplaag van de grasmat, is een open structuur en vergroeit geheel in de bestaande bodemstructuur. Perfo grasmatten zijn slechts 3 millimeter dik, dat is even dik als de oude Tensor gaasmatten. Aan de onderkantkant van Perfo is een structuur aangebracht om de matten te verankeren in de bodem (ook circa 3 mm dik). Dat is nodig om de impact van landende vliegtuigwielen op te kunnen vangen.

Veiligheid neemt toe door Perfo

Gras dat kapot is gevolgen (wortels kapot) door vliegbewegingen komt niet snel meer terug. Als de toplaag van gras kapot is ontstaat er erosie. Er ontstaan kuilen waar water inloopt en er plassen ontstaan. Vliegveld Hilversum is afhankelijk van de waterstanden (bemaling) van het gebied en heeft zelf geen invloed op het peil van het bodemwater. Regenwater gaat naar het laagste punt (de kuil). Waar plassen staan groeit er geen gras meer, maar ontstaat er een modderpoel(tje). Dit is een situatie die voorkomen dient te worden voor piloten. We spreken hier namelijk wél over de veiligheid van mensen (luchtvaardenden), die op vliegveld Hilversum mogen rekenen op veilige start- en landingsbanen!

Waarborgen van veiligheid is een wettelijke plicht van de vliegveldexploitant

Het waarborgen van veiligheid op het luchtvaartterrein is uiteraard een wettelijke plicht voor de exploitant bij het exploiteren van een luchtvaartterrein, operationeel is de verantwoordelijk Havenmeester daar mee belast. In het kader van vliegveldcertificering is de vliegveldexploitant verplicht “zorg te dragen voor orde en veiligheid op het luchtvaartterrein”. Risico-inventarisaties zijn onderdeel van het certificaat. De conditie van de grasmat is een dagelijks punt van aandacht en

derhalve vast onderdeel van de risico-inventarisatie. Er vinden frequente audits op plaats door de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Niet meer of grotere vliegtuigen!

Het gebruik van Perfo zal er niet toe leiden dat er meer of grotere vliegtuigen op vliegveld Hilversum komen. Vliegveld Hilversum heeft geen enkele intentie om over het aantal toegewezen vliegbewegingen van het luchthavenbesluit heen te gaan! Het aantal verkeersbewegingen is al jaren op een gelijk niveau en ligt keurig binnen de maximale grens. Er wijzigt ook niets in het luchthavenbesluit door de aanleg van Perfo. Uit ervaring is gebleken dat er heel andere factoren zijn die een toe- of afname van het aantal vliegbewegingen veroorzaken. Bijvoorbeeld, sinds de aanleg van de “Tensor matten” is het aantal vliegbewegingen niet toegenomen maar alleen maar afgenomen! Vliegen is mede door alle regulering, belastingen en accijnzen een dure sport (geworden); het vertrouwen in de wereldeconomie heeft een veel grotere invloed op het aantal vliegreizen dan een stukje graswortelbescherming ten behoeve van de veiligheid op vliegveld Hilversum.

Perfobanen zijn grasbanen volgens alle overheden ter wereld

Overal op de gehele wereld gelden landingsbanen waar Perfo is aangebracht volgens luchtvaartwetgeving gewoon nog steeds als grasbanen (zowel in de nationale ‘Aeronautical Information Publications’ als in bijvoorbeeld de ‘Jeppesen Bottlang’ airfield guide).

De baankruising van landingsbaan 18 en 25 zijn voorzien van Perfo is geheel groen en zelfs vanaf een hoger standpunt (de verkeerstoren) is er in het geheel geen verschil met het gras naast de baankruising te zien!

Het betreft alleen landingsmatten in de baankruising

Perfo is alleen gelegd waar baan 25 en baan 18 elkaar kruisen. Het betreft flexibele kunststof matten die de grasbodem beschermen en het gaat slechts om een klein deel van de totale baanlengte. Het gelegde oppervlak voor de twee banen is (overlappend) circa 60 meter breed en 90 meter lang. De baankruising is ongeveer 1,3% van het totale oppervlak van 54 hectare van het vliegveld. Het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum heeft ervoor gekozen juist de kruising van twee banen (baan 25 met baan 18) te onderhouden omdat hier altijd landingen in twee verschillende vliegrichtingen (er zit 70 graden verschil tussen de banen) worden gemaakt die het kwetsbare gras vanaf twee kanten beschadigen.

Betere spreiding van verkeersbewegingen

Perfo zal (hopelijk) tot gevolg hebben dat de landingsbanen van gras het uithouden in te droge of te natte tijden. En dat er dus minder operationele beperkingen gaan gelden door onbruikbare start- en landingsbanen op bepaalde tijdstippen. Dat wil zeggen dat het vliegveld (hopelijk) normaal bruikbaar blijft in te natte en te droge tijden. Dat betekent dat vliegbewegingen gewoon door kunnen gaan op momenten dat het anders vanwege de vliegveiligheid gesloten had moeten worden (met economische schade voor scholen, clubs en bedrijven). Perfo heeft daarmee als effect dat de spreiding van vliegverkeer minder zal pieken op mooie dagen in het weekend als de banen 'opeens' weer bruikbaar zijn. De pieken in verkeer worden vaak als geluidsbelastend ervaren, en veel drukte in de lucht maakt het voor piloten ook niet veiliger. Overigens is het ook zo dat als zogeheten Touch & Go's zijn verboden vanwege de baangesteldheid, een lesvlucht wel degelijk doorgaat, maar dat er vlak vóór de landing een zogeheten "overshoot" wordt gemaakt. Hierdoor leert een leerling niet beter te vliegen (want hij/zij landt niet daadwerkelijk), terwijl er wel degelijk 'circuitjes worden gedraaid'. Het is dus niet zo dat alle circuitlessen vervallen bij een zwakke grasbaan.

Het betreft alleen de baankruising van 2 van de 6 mogelijke banen

Perfo ligt op de baankruising, als "landingsmat" van baan 18 en baan 25, en alleen in die vliegrichting heb je er baat van. In de andere banen (13, 31, 07 en 36) is geen voorziening aangebracht. Baan 18 en 25 kunnen alleen gebruikt worden als de wind gunstig staat; vliegtuigen stijgen nooit op met wind in de rug of te veel crosswind.

Juist minder hinder!

Door het gebruik van Perfo is er niet alleen een oplossing voor landingen met impact van de vliegtuigwielen op het gras, maar wordt ook de startaanloop versneld (door iets minder weerstand op Perfo dan op het hobbelige gras). Door een snellere acceleratie tijdens de startaanloop kan er veiliger worden gevlogen (want snelheid = lift) en kunnen vliegtuigen sneller uitklimmen waardoor er minder geluidsoverlast ontstaat (want hoogte = minder decibellen op de grond).

Met de vorige, reeds bestaande versteviging, óók niet meer vliegtuigen!

Er wás dus reeds sprake van een graswortelbescherming op vliegveld Hilversum; vanaf het moment dat deze voorziening is aangelegd in 1999 is het aantal vliegbewegingen alleen maar afgenomen.

Er zijn mensen economisch afhankelijk van vliegveld Hilversum

Hoe kleinschalig vliegveld Hilversum ook is, er zijn direct en indirect zijn er naar schatting 40 tot 60 mensen economisch van afhankelijk. Denk aan instructeurs (waaronder ook werkloze verkeersvliegers), onderhoudstechnici, restaurantmedewerkers en de havendienst. Maar ook aan toeleverende bedrijven als bijvoorbeeld constructeurs van (zweef-)vliegtuigen, motorbouwers, aannemers, grondwerkers. Als de grasbaan onbruikbaar is staat het vliegveld stil, komen er geen bezoekers kijken en is er omzetschade. Jaarlijks bezoeken circa 150.000 mensen Vliegveld Hilversum om te genieten van de omgeving, faciliteiten en de vliegtuigjes.

Dit is een Piper Cub op de groene Performat (foto 2 weken na installatie)

