



Meer vliegtuigen,

meer overlast

Hans Alders windt er geen doekjes om. Wanneer er de komende tien jaar meer vliegtuigen op Schiphol komen, neemt de geluidsoverlast toe. Maar Schiphol mag minder groeien dan eerst was toegestaan en er wordt meer gedaan om de overlast voor omwonenden te beperken.

Daar komt in een notendop de missie van de Tafel van Alders op neer. Bijna vier jaar geleden werd onder leiding van de oud-milieuminister en oud-commissaris van de koningin in Groningen begonnen aan de taaie kluif om met bewoners, luchtvaartsector en overheden de toekomst van Schiphol te bepalen.

„Wettelijk ligt er vast dat niet meer dan 12.300 woningen rond de luchthaven ernstig hinder ondervinden van het vliegtuiggeluid. Binnen die grenzen was het eerder mogelijk dat Schiphol tot 2020 zou groeien naar 600.000 starts en landingen. Dat zijn er uiteindelijk 510.00 geworden. En daarvan zijn er geen 50.000 maar 32.000 in de nacht”, brengt Alders het akkoord in herinnering dat hij twee jaar geleden al sloot en dat door een ruime meerderheid van de Tweede Kamer is overgenomen. Terwijl hij een stapel papier uit zijn tas haalt, maakt Alders duidelijk dat sindsdien nog veel werk is verzet. Zo zijn aparte overleggroepen opgezet die zich bogen over de opdracht om de luchthavens van Lelystad en Eind-

hoven uit te breiden voor het geval Schiphol vol zou zitten met 510.000 vluchten. „Op Eindhoven is dat makkelijker te realiseren dan op Lelystad. Eindhoven heeft al lijndiensten en vakantievervoer. Bovendien wonen in die regio veel mensen die makkelijker daar opstappen dan op Schiphol. Lelystad ligt lastiger. Dat moet eerst ontwikkeld worden en zal toch als een overloop van Schiphol dienen.”

Door de economische crisis zit Schiphol momenteel net boven de 400.000 vluchten en de grens is nog niet in zicht en daarmee ook de overloop niet. Schiphol mag beperkt groeien. De vele bestemmingen die vanaf Schiphol worden aangeboden, trekken (internationale) bedrijven en dat levert werk op. Mocht de grens in zicht komen, dan geeft Schiphol de voorkeur aan vluchten van maatschappijen die intercontinentale verbindingen aanbieden zoals KLM en Sky-teampartners, gevolgd door Europese aanbieders. Onderaan het wensenlijstje van de luchthaven bungelen vracht en vakantievluchten.

Remmen

Voor de bewoners staat het beperken van de geluidshinder bovenaan. Zij zitten niet te wachten op meer toestellen boven hun woningen. „Van daar de afspraken om vooral die banen te gebruiken die tot de minste hinder leiden. Maar ook het systeem waarbij toestellen na de landing zoveel mogelijk op de remmen tot stilstand komen in plaats van dat de motoren in de achteruit worden



Hans Alders ontwikkelde nieuwe regels voor Schiphol.

FOTO PR

gezet. Probleem is wel dat je daardoor minder toestellen achter elkaar kan laten landen en dan een tweede landingsbaan zou moeten inzetten. Dat vinden we ongewenst, omdat dan meer bewoners hinder ondervinden. Daarom hebben we nu afgesproken dat het remmen in ieder geval verplicht is na de laatste avondpiek, zodat omwonenden vlak bij de baan vanaf 22 uur en de rest van de nacht minder herrie ondervinden”, verduidelijkt Alders, die zich na vier jaar al bijna een deskundige op het Schipholdossier mag noemen.

Wat uiteraard ook meespeelt is dat de maatschappijen hun vloot vervangen door steeds zuinigere en stillere vliegtuigen.

„Dat scheelt een slok op een borrel. Maar ook de glijvluchten maken landingen al veel stiller. Dat systeem wordt nu al toegepast in de nachtelijke uren op de Polder- en Kaagbaan.

„Toestellen komen daarbij van grote hoogte in een glijvlucht naar beneden. Het voordeel is dat de piloot niet tussentijds extra gas moet geven en dat merk je overduidelijk in het buitengebied. In het binnengebied

Toekomst van Schiphol met nieuwe regels

maakt het niet zoveel uit'', waarbij Alders met buitengebied doelt op Castricum en Uitgeest bij landingen op de Polderbaan en de Leidse regio bij landingen op de Kaagbaan.

Wanneer je dan weet dat glijvluchte ook nog eens brandstof besparen, vraag je je af waarom niet alle landingen zo gaan.

Capaciteit is het knelpunt. Een toestel dat zwaar is daalt sneller dan klein toestel en dat betekent dat de afstand tussen de vliegtuigen groter moet zijn. Dan zijn maar 15 landingen per uur per baan mogelijk, terwijl in de spitsuren 36 landingen al te weinig is. Daarom wordt in de spitsuren al een tweede landingsbaan ingezet.

Glijvluchten

„We willen die glijvluchten langzaam uitbreiden naar de avond en later ook overdag. Behalve technische aanpassingen, moeten er dan ook betere aanvliegeroutes komen. Maar omdat die al ver beginnen, is overleg met buurlanden nodig. Het duurt nog wel tot 2020 voor de glijvluchten op grote schaal toegepast worden. Ik denk dan dat je uiteindelijk een stelsel krijgt van twee landings- en twee startbanen op Schiphol'', werpt Alders een blik in de toekomst.

FRANS VAN DEN BERG