

Alders zoekt naar andere hinderbeperkende maatregelen

Uitbreiden glijvluchten

onhaalbaar

DOOR FRANS VAN DEN BERG

SCHIPHOL - Uitbreiding van het aantal glijvluchten, waarbij toestellen stiller landen, lijkt op dit moment onhaalbaar. Daarom wordt gekeken naar alternatieve, hinderbeperkende maatregelen.

Het lijkt het Ei van Columbus. Vliegtuigen komen in een glijvlucht naar de landingsbaan. Het is dan niet nodig steeds de motoren te laten brullen wanneer zoals nu trapsgewijs wordt geland. Het systeem wordt in de nachtelijke uren gebruikt voor de Polderbaan en Kaagbaan. Met name voor bewoners in het buitenge-

bied, de IJmond en Leiden, een grote verbetering.

Daarom was in het Aldersakkoord van 2008 afgesproken dat het systeem op meer landingsbanen wordt toegepast en ook in de late avond (vanaf 22 uur). Staps-gewijs uitbreiden, zo hadden de bewoners tijdens de onderhandelingen voor elkaar gekregen.

Maar nu vier jaar later zit het overleg over uitbreiding muurvast. „De glijvluchten zijn het grootste probleem. Het is heel erg ingewikkeld. Soms neemt het aantal bewoners dat in de slaap wordt gestoord juist toe en dat kan niet de bedoeling zijn. Daarnaast heeft het heel veel effect op de capaciteit van de luchthaven. Daar komen we nu niet uit”, vreest Hans Alders, die de onderhandelingen daarover voert.

Bij gewone landingen zitten de toestellen vlak achter elkaar. Om allemaal even hard te vlie-

gen, moet het ene toestel veel gas geven en het andere minder. Bij glijvluchten moet er daardoor meer ruimte tussen de vliegtuigen zitten. Het gevolg is dat er minder landingen per uur mogelijk zijn. Om dat weer op te vangen in de avond, zou een tweede landingsbaan open moeten maar dan hebben meer bewoners overlast.

Misschien is het in de toekomst met nieuwe technieken wel mogelijk, maar voor dit moment vreest Alders geen overeenstemming te bereiken. „Lukt het niet, dan moeten we alternatie-

ven vinden om de hinder te verminderen. Mocht dat ook niet lukken, dan staat de hele afspraak over groei van Schiphol naar 510.000 starts en landingen ter discussie”, verwijst Alders naar het feit dat alle afspraken uit Aldersakkoord bij elkaar horen.

Dat geldt wat hem betreft ook voor de afspraak over het uitplaatsen van 70.000 starts en landingen naar Eindhoven en Lelystad. „Lukt dat niet, dan kan de luchtvaart niet groeien naar 580.000 vliegbewegingen. Dan blijven alleen de 510.000 vluch-

ten op Schiphol over”, meent Alders. Op Eindhoven hoopt hij volgende week een akkoord met bewoners en sector te sluiten over 25.000 extra vluchten. Transavia wil daarvan al een groot deel vullen. Lelystad zou 35 tot 45.000 starts en landingen moeten overnemen, hoofdzakelijk vakantievluchten. Het vliegveld moet daarvoor nog wel worden aangepast, wat in 2016 of 2017 klaar kan zijn. „De vliegroutes waren nog een probleem. Maar het lukt om op minimaal 3000 voet over de grote natuurgebieden te vliegen. De vliegrou-

te naar Lelystad zit wel de route van de Buitenveldertbaan in de weg. Daar wordt nu verder naar gekeken.”

Gedeputeerde Tjeerd Talsma hoopt dat de problemen de komende tijd kunnen worden opgelost. „In 2008 hadden we met het Aldersakkoord in feite de pacificatie. Maar ik merk dat na vier jaar de oude tegenstellingen weer boven komen. Het economisch belang van de luchtvaart is groot, maar dat betekent niet dat we Schiphol maar alle ruimte geven.”