

Artikel uit "Haarlems Dagblad" online
08 januari 2015

Schiphol breekt Aldersakkoord open

Door Frans van den Berg - 7-1-2015, 7:45 (Update 8-1-2015, 11:47)



SCHIPHOL - De luchthaven Schiphol wil het Aldersakkoord openbreken. De luchthaven wil vaker vier banen tegelijkertijd inzetten voor starts en landingen.

Vier banen tegelijk inzetten

Voor bewonersgroepen is dat echter een heilige afspraak. Zij vrezen meer overlast in de woonkernen vlakbij de luchthaven en ze zijn bang voor een

toekomstige ongebreidelde groei van het vliegverkeer op Schiphol.

In 2008 werden onder leiding van Hans Alders afspraken gemaakt over een selectieve groei van de luchthaven. Het vliegverkeer mag tot 2020 niet naar 580.000 starts en landingen groeien, maar tot 510.000. Lelystad en Eindhoven moeten samen de overige 70.000 vluchten opvangen. Bij de groei hoort een heel pakket aan maatregelen om de hinder voor de omliggende gemeenten te beperken.

Inzicht

„Wij staan voor onze afspraken. Maar kan zijn dat ze in de praktijk niet werken vanwege veranderende omstandigheden of voortschrijdend inzicht. Of omdat het beoogde doel niet wordt behaald. Dan moet je wel aan tafel blijven, maar samen zoeken naar reële alternatieven", stelt Jos Nijhuis, directeur van Schiphol.

In het bijzonder de afspraak over het inzetten van vier banen tegelijkertijd wil hij herzien. Dat mag per dag maximaal zestig keer. Maar dan kunnen met name KLM en partners niet meer groeien in de spitsuren en dreigt Schiphol al bij 470.000 vluchten vast te lopen. Dat moment wordt in 2017 bereikt. „Ik zet het Aldersakkoord niet overboord, maar wil wel zoeken naar alternatieve hindermaatregelen."

Enkele jaren werd dat ook gedaan toen bleek dat een uitbreiding van het aantal glijvluchten op korte termijn niet mogelijk is. Als alternatief werd toen onder andere bepaald dat er minder nachtvluchten worden toegestaan.

Bewoners fel gekant tegen vaker inzetten vierde baan Schiphol

Door **Frans van den Berg** - 7-1-2015, 7:49 (Update 13-1-2015, 9:50)



SCHIPHOL - Bewonersgroepen zijn niet van plan om Schiphol de ruimte te geven om vaker vier start- en landingsbanen tegelijkertijd in te zetten. Zij zijn bang voor ongebreidelde groei en meer overlast in omliggende gemeenten.
Beter meer treinen

De afgelopen maanden is het aan de Alderstafel niet gelukt om een oplossing te vinden. Op 14 januari wordt een marathonzitting gehouden waarin bewoners, luchtvaartsector en overheid er wel hopen uit te komen. Het is meteen de laatste Alderstafel, omdat op 29 januari de nieuwe Omgevingsraad Schiphol wordt geïnstalleerd.

Heilig

Bewonersvertegenwoordiger Kees van Ojik verwacht een spannende vergadering. „De afspraak over de vierde baan is een anker voor het beperken van de hinder. Dat is heilig voor ons. Natuurlijk kan een partij voorstellen om afspraken aan te passen wanneer er knelpunten zijn, maar dan moeten alle partijen met het alternatief instemmen.”

Volgens de regels worden starts en landingen bij voorkeur afgehandeld op de Polderbaan en Kaagbaan, omdat die de minste overlast geven. Maar tijdens de zeven piekuren wordt wel steeds een tweede start of landingsbaan ingezet zoals de Zwanenburgbaan of Aalsmeerbaan, maar ook de Buitenveldertbaan en soms de Oostbaan. Met name vanuit Aalsmeer is er fel verzet, omdat daar de herrie al de spuigaten uitloopt.

Grens

Die overlast wordt groter wanneer in de spits nog vaker een vierde baan nodig is: twee om te starten en twee om te landen. Dat mag voor veertig toestellen op een dag en bij grote verstoringen zestig keer per dag. Volgens de laatste inschatting kan met name KLM dan in 2017 niet meer groeien bij 470.000 vluchten. Immers maatschappijen als KLM willen vanwege de aansluitingen van vluchten vooral in de spits vliegen. „De sector moet het probleem zelf oplossen en niet door dus vaker een vierde baan te gebruiken”, eist Van Ojik.

Tot nu toe werd gedacht aan het opvoeren van het aantal starts en landingen per uur per baan, maar vanwege de strengere veiligheidseisen is dat niet haalbaar. Ook een aanpassing van vliegroutes is nog niet mogelijk. „Daarmee dreigt een serieus knelpunt omdat er dan ongewenste en onacceptabele effecten komen op de netwerkoperatie op de luchthaven”, schrijft Hans Alders aan staatssecretaris Mansveld.

Angst

„Schiphol wil de regels over de vierde baan versoepelen om de komende jaren nog zoveel mogelijk te groeien. Dat terwijl er juist eens een echte groeistop op Schiphol moet komen. Daarvan willen we de wethouders die in het Schipholoverleg zitten, ook van zien te overtuigen“, reageert Hans Buurman.

De Hilversummer zit in het Schipholoverleg en de werkgroep Toekomst Luchtvaart.

Ook de recente publicaties over ultra-fijnstof door vliegtuigen, laten zien dat de luchtvaart niet ongebreideld kan groeien. Schiphol mag ook met 510.000 vluchten na 2020 nog groeien, maar dan moet de overlast afnemen. „Als dat al lukt, betekent dit een constante stroom van af en aanvliegende vliegtuigen, vrijwel zonder momenten van rust. Dan moet je vaker vier banen inzetten en is de aanleg van een tweede Kaagbaan noodzakelijk. Je kunt beter in een tweede treintunnel investeren“, doelt Buurma op de optie om binnen Europa meer internationale reizen per trein te maken.