

Geachte betrokkenen,

De twee stilste en modernste toestellen op Schiphol zijn de Embraer E195-E2 en Airbus A220. Dat danken zij aan de innovatieve "Geared TurboFan" (GTF) motor van Pratt & Whitney. Binnen de modellen van Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) welteverstaan; in de werkelijkheid is die motor een Fyra-achtige sof, met ernstige en luidruchtige mankementen. Het zijn de lawaaierigste vluchten na de antieke Boeing 747s, met uniek storende geluiden. Inwoners noemen het wel "klaagzang van een getergde walvis" (onbedoelde resonanties in de verbrandingskorf), en het unieke repertoire biedt ook "geluid van duikbommenwerper" (snel in toon zakkende luide fluit). Dit speelt niet alleen in Nederland, o.a. ook rond Zurich.

Recent is de Embraer de claim van "stilste vliegtuig op Schiphol" alsnog in toenemende mate waar aan het maken. Maar dat is omdat de helft van de KLM vloot inmiddels aan de grond is komen te staan, vanwege ongerelateerde ontwerpfouten aan die motor. Terwijl lawaaihandhaving door de overheid al veel eerder bij deze zaak ingegrepen had dienen in te grijpen.

Op papier de modernste stilste, in werkelijkheid bij de storendsten? Dat is maar 1 illustratie van de enorme kloof tussen het onrealistisch modelmatig handhaven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) versus de daadwerkelijke verstoring van het leven van de daadwerkelijke mensen.

Een andere, belangrijkere illustratie van die kloof is het onredelijk laag vliegen boven de agglomeratie Leiden (Oegstgeest, Warmond, Leiderdorp, Katwijk, ..). De luchtverkeersleiding dirigeert veel toestellen al naar de standaard landingshoogte (zgn. ILS intercept: 2000 voet, 600 meter) wanneer die nog zo'n zo'n 20 track miles (orde-grootte 40 kilometer) voor de boeg hebben. Dat is veel te vroeg: 2000 voet hoeft pas bij Abbenes. Die vliegtuigen sukkelen dan al op landingshoogte over alle woongebieden in & rond Leiden heen. En dus in horizontale vlucht, wat veel motorvermogen (lawaai) vereist t.o.v. een gradueel dalend profiel.

Sommige piloten lijken een tikje meegesleept in die "al naar ILS-hoogte" absurditeit, en vliegen zelfs boven de binnenstad van Leiden (15 track miles verwijderd van de baan) al achteloos met landingsgestel uit, wat volstrekt vermijdbare fluittonen en verhoogd motorvermogen met zich mee brengt. Gelukkig is dat een minderheid. Maar waarom zouden ze er rekening mee houden? De overheid verbindt op dit moment immers geen enkele tucht (verhoogde landingsleges) aan de veroorzaakte geluidsoverlast door een specifieke vlucht.

Net als een realiteit zoals de Geared TurboFan tegenvaller, wordt ook de realiteit van absurd laag vliegen niet gevat (herkend, erkend) in de modelmatige geluidshinderkaarten van ILT. In de theorie van die kaarten vallen Leiden, Oegstgeest, etc. buiten het primaire gehinderde gebied. In werkelijkheid is het vele dagen niet te harden in een deel van de gemeenten.

Het is van de hoogste prioriteit dat de handhaving veel meer verbonden wordt aan daadwerkelijke metingen (denk aan Sensonet, al is dat nog erg "klein"), ter vervanging van modelmatig werken. En het is van belang dat er daarbij kosten worden verbonden aan de geluidsdruk van elke individuele vlucht. Dat is de enige manier om een reële prikkel te maken om slimmer te vliegen (zowel qua dagelijkse bediening als qua langjarige selectie en onderhoud van de vloot).

Het moet volstrekt standaard worden dat Leiden met 4000 voet overvlogen wordt (nou ja, +- 3500 voet bij Warmond), in een gradueel dalend profiel. (De zgn. Continuous Descent Approach.) En met de gear pas extended vanaf de Kagerplassen. Nu doet slechts een gedeelte van de vliegbewegingen dat.

Ik heb iemand zien beweren dat het veel te vroeg klaren naar 2000 voet gedaan wordt vanwege drukte op de Kaagbaan. Dat lijkt mij geen afdoende motivatie om het bij te laten zitten:

1. Als de normale horizontale separation van de luchtvaart niet meer volstaat, en men ook over heeft moeten gaan tot creatieve spelletjes spelen met afwisselen van de verticale separation 600 meter boven woonwijken, dan is dat wederom een van de symptomen van het bredere fenomeen. Het is een van de tekenen dat we de banen van onze luchthaven veel te vol proberen te proppen!
2. Het heel laag vliegen gebeurt ook op momenten dat het niet enorm druk is op de Kaagbaan. Er lijkt ook een stuk achteloosheid / "gewoontedier" bij betrokken te zijn.

Ik ben ingenieur, gecharmeerd van machines en ironisch genoeg een enorme luchtvaartfan(!). Maar de essentie van goede machines is gebalanceerd compromis tussen overwegingen, en zo'n balans is volstrekt zoek in het huidige luchtvaartstelsel. De maximalistische "volvliegen" mentaliteit rond Schiphol brengt de film Jurassic Park in gedachten:

"Your scientists were so preoccupied with whether or not they could, they didn't stop to think if they should."

Ik herinner me de vroege jaren '90 als een heel gelukkige en welvarende periode voor Nederland. Wat is er mis met het aantal vluchten van toen?