

Betreft: de nieuwe Luchtvaartwet en de Schiphol-Oostbaan

Datum: 20 januari 2002

Geachte leden van de Eerste Kamer,

Via deze weg vraag ik uw aandacht voor het naar onze mening illegaal extreem intensieve gebruik van de Oostbaan op Schiphol, ten koste van het leefmilieu in het centrum van Amsterdam.

Op dit moment is de Schiphol-Oostbaan een start- en landingsbaan die structureel door de luchthaven wordt gebruikt naast de vier hoofdbanen. Daarmee fungeert de Schiphol-Oostbaan nu al als 5de baan. Volgens de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol en de Overeenkomst LVB-taak geluidshinder Schiphol mag deze Schiphol-Oostbaan slechts onder zeer bijzondere omstandigheden gebruikt worden. Deze beperking wordt door de Luchtverkeersbeveiliging Nederland (LVNL) en Schiphol echter volledig genegeerd. De Minister gedooft dat. Deze beperking is in de Wet en de Overeenkomst opgenomen om de overlast voor de bewoners van Amsterdam te beperken. De aanvliegroute van deze baan voert namelijk dwars over de stad: over het Centraal Station en het Vondelpark naar Schiphol. Onder deze route wonen tienduizenden mensen, de toestellen bevinden zich t.p.v. het Vondelpark op ongeveer 300 meter! boven de huizen.

Elk jaar opnieuw worden er door de luchtvaartsector nieuwe 'redenen' gevonden om de Schiphol-Oostbaan nog meer te gebruiken. Het vorige gebruiksjaar hebben bijna 6000 vliegtuigen gebruik gemaakt van deze zogeheten 'rechte nadering' over Amsterdam. In het vooralsnog door de Minister afgekeurde gebruiksplan 2001/2002 worden zelfs bijna 8000 landingen op deze baan voorzien. Dat is vier maal zoveel als wettelijk is toegestaan in de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol en de Overeenkomst LVB-taak geluidshinder Schiphol en bijna evenveel als op geheel vliegveld Eindhoven!

Het jongste argument van de LVNL en Schiphol om de Schiphol-Oostbaan nog meer te gebruiken is gebaseerd op een vooralsnog ongefundeerde stelling dat de veiligheid van het luchtverkeer in een zeer specifieke, extreem zelden voorkomende situatie in gevaar zou zijn (bij combinaties van bepaalde landingsbanen). Zoals gebruikelijk gaat de luchtvaartsector voorbij aan het feit dat deze minimale verbetering van de veiligheid van het luchtverkeer gepaard gaat met een enorme toename van de onveiligheid op de grond door de buitenproportionele toename van het vliegen over zeer dichtbevolkt stedelijk gebied, namelijk het stadscentrum van Amsterdam. Voor deze minimale vergroting van de veiligheid van het luchtverkeer hanteert de LVNL de zogeheten 'schemerregeling' (zie voor details de tweede bijlage bij deze brief). Naar onze mening is de werkelijke reden van het gebruik van deze regeling het tekort aan capaciteit van de luchthaven tijdens de piekuren, veroorzaakt door het 'blokkensysteem' van de KLM.

Wij zijn tot de overtuiging gekomen dat de Schiphol-Oostbaan moet verdwijnen wanneer de nieuwe baan in gebruik is genomen. Na een analyse, door het PVA, van de gebruiksgegevens van de baan afkomstig van de LVNL zelf blijkt dat het ook kán. Het is duidelijk dat de nu nog geldende wet de burgers van Amsterdam niet de toegezegde bescherming biedt en het ziet ernaar uit dat voor de nieuwe luchtvaartwet hetzelfde zal gelden. Als illustratie een citaat uit de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol (bijlage D, bladzijde 16): "Reductie landingen over Amsterdam. Afgesproken is dat het aantal rechte naderingen over Amsterdam in de geluidszones lager moet zijn dan in de situatie in 1990. Tevens mogen deze naderingen niet 's nachts plaatsvinden. Deze maatregel is verwezenlijkt door het baangebruik van naderingen over Amsterdam onder een maximum van 2% te houden".

In het laatste gebruiksjaar is het percentage boven de 2,8 gekomen. De verwachting is dat dit percentage dit gebruiksjaar boven de 4,0 zal uitkomen.

Tenslotte wijs ik u er wellicht ten overvloede op dat het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam zich in een brief aan minister Netelenbos op het standpunt heeft gesteld dat de Schiphol-Oostbaan gesloten moet worden zodra de nieuwe 5de baan in gebruik komt.

Wij hopen dat u deze brief met bijlagen wilt meenemen in de behandeling van de nieuwe Luchtvaartwet in de Eerste Kamer. Mocht u behoefte hebben aan meer informatie over de hierboven genoemde zaken, dan kunt u uiteraard te allen tijde contact met mij opnemen.

Hoogachtend,

Dr. Kees Weijer

Voorzitter Platform Vliegoverlast Amsterdam