

## Geschiedenis van het gebruik van de Schiphol-Oostbaan

In 1994 onderging de Buitenveldertbaan een groot onderhoud. Om deze reden werd de Schiphol-Oostbaan (baan 22-04) o.a. voorzien van een Instrument Landing System (ALS) en verder gemoderniseerd, waardoor deze korte baan van 2000 m het vliegverkeer van de Buitenveldertbaan kon overnemen. De S-O baan werd vóór 1994 alleen gebruikt voor klein zakelijk vliegverkeer, sportvliegtuigen en vliegtuigen voor de Fokker fabrieken. Dit wordt nu het zogenaamd historisch baangebruik genoemd. **Het gebruik van de S-O baan voor reguliere vluchten zou tijdelijk zijn**, zo werd door Schiphol verzekerd, omdat na de renovatie van de Buitenveldertbaan het vliegverkeer gewoon weer op de Buitenveldertbaan afgehandeld zou worden en dus de oude situatie weer hersteld zou worden. De bewoners van Amsterdam werden over de gang van zaken geïnformeerd via de dagbladen.

In dezelfde periode ontwikkelde de KLM <sup>1</sup> haar “blokken systeem”: in drie blokken per dag worden reizigers van en naar Europese bestemmingen vervoerd om via Schiphol naar en van verre bestemmingen te gaan of te komen. Door deze blokken ontstaan er pieken in het vliegverkeer en is het voor Schiphol niet meer mogelijk dit verkeer via één landings- en één startbaan af te wikkelen. Er moest dus een landings- of startbaan bijkomen. Bij bepaalde windrichtingen of weersomstandigheden was de S-O baan als landingsbaan daar één van. De aanvliegeroute van deze baan, de zogenaamde “rechte nadering”, loopt van Amsterdam-noord (hoogte landende vliegtuigen is daar 600m), via het centrum van Amsterdam, Amsterdam-Oud West, Vondelpark (hoogte landende vliegtuigen is daar 300m), Amsterdam-Oud Zuid naar Schiphol. Omdat deze route over zeer dichtbevolkte stadsdelen voert, met oude (slecht geïsoleerde) huizen en smalle straten die als klankkasten werken, wordt er door de laag overvliegende vliegtuigen zeer veel geluidsoverlast gegenereerd.

Een tijdelijke situatie werd dus definitief, zonder dat bestuurders, politici en bevolking daar enige inspraak hebben gehad. Wanneer ergens een nieuwe (spoor)weg wordt aangelegd wordt dat voorafgegaan door diverse inspraakrondes en beroepsmogelijkheden. In dit geval echter werd dit door private ondernemingen (waarbij Schiphol en de KLM de belangrijkste partijen waren) beslist. Omdat verwezen werd naar de luchtvaartwet, die letterlijk en figuurlijk boven alles gaat, was dit mogelijk. Althans de toen zittende bestuurders en politici hebben dit over hun kant laten gaan.

Voor de gemeente Amsterdam was deze gang van zaken toch een reden om de *Letter of Intent* (LoI) op te stellen<sup>2</sup>, waarin de Luchthaven Schiphol, de Luchtverkeersbeveiliging (nu Luchtverkeersleiding Nederland, LVNL) en de gemeente Amsterdam met elkaar een aantal bindende afspraken maakten. O.a. werd afgesproken dat niet meer dan 1% van alle landingen op Schiphol op de S-O baan, via de zogenaamde rechte nadering, mocht worden afgehandeld. Een andere afspraak was dat wanneer deze 1% zou worden overschreden dit in de opvolgende jaren gecompenseerd zou worden<sup>3</sup>. Helaas werden er geen sanctiemaatregelen in de LoI opgenomen voor het geval partijen zich niet aan de gemaakte afspraken zouden houden.

In geen enkel jaar na het van kracht worden van de LoI in 1994 heeft Schiphol en de LVNL zich gehouden aan de gemaakte afspraken. Ook in het vliegjaar 2000 (lopend van 1 november 1999 tot 1 november 2000) is dat het geval geweest: 2% van alle landingen op Schiphol (4081 vliegtuigen) vond plaats op de

---

<sup>1</sup> De KLM wordt met name genoemd, omdat deze maatschappij, tezamen met haar 2 dochtermaatschappijen Martinair en Transavia, meer dan 60% van alle vluchten op Schiphol verzorgt, waarin 42% transferpassagiers.

<sup>2</sup> Dit gebeurde op voorstel van Den Haag.

<sup>3</sup> Een kopie van deze, door alle drie genoemde partijen ondertekende “Letter of Intent” is als bijlage toegevoegd.

S-O baan. Schiphol verschuilt zich achter de explosieve groei van de luchthaven<sup>4</sup> en de uitzonderlijke weersomstandigheden<sup>5</sup> en de LVNL zegt de opdrachten van Schiphol uit te voeren. Bovendien is de LVNL van mening dat de wettelijke norm 2%<sup>6</sup> is. Amsterdam heeft Schiphol en de LVNL ondertussen wel steeds gewezen op de in de Lol gemaakte afspraken, maar heeft het, tot nu toe, nooit aangedurfd gerechtelijke stappen te ondernemen.

In 1999 heeft het PVA dat wel aangedurfd. Omdat de maat vol was voor het PVA, spande ze een kort geding aan tegen de drie partijen die de Lol ondertekend hadden. Omdat de KLM zich bedreigd voelde voegde zij zich in het proces. Het PVA was van mening dat Amsterdam ter bescherming van haar burgers de Lol had opgesteld en dus er ook op moest toezien dat de partijen zich aan de afspraken hielden. Amsterdam daarentegen was van mening dat zij alles had gedaan wat in haar vermogen lag en dat zij geen sanctiemiddelen had om de afspraken af te dwingen. De rechter was dezelfde mening toegedaan en wees de eis van het PVA, de uitvoering van de Lol, af. In appel verloor het PVA nogmaals, omdat de rechter zich kon vinden in de opstelling van Amsterdam. Amsterdam was namelijk niet van plan de andere partijen te houden aan de gemaakte afspraken omdat immers 'alle partijen hun uiterste best deden'. Opvallend was wel tijdens het proces dat alle partijen zich nog steeds achter de Lol stelden en zich niet wilde terugtrekken uit deze Lol. In de praktijk betekent dit dus dat de drie partijen hun eigen gemaakte afspraken bewust niet nakomen.

Ondertussen ontwikkelde de Regering haar dubbeldoelstelling: Schiphol moest Mainport voor de luchtvaart worden, terwijl tegelijkertijd de overlast (geluid, emissie uitlaatgassen, gevaar, etc.) niet groter mocht worden dan in 1990. Een doelstelling waarvan van meet af aan duidelijk was dat deze nooit gehaald kan worden. De Regering nam haar besluit op basis van onjuiste, verouderde en onvolledige informatie, verstrekt door de luchtvaartlobby. Dit is de afgelopen jaren wel gebleken: sinds het in werking treden van de 'Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol' is Schiphol niet in staat gebleken binnen de wettelijke normen te blijven en klagen de bewoners van de gemeenten rondom Schiphol steen en been over de gigantische overlast die het steeds groeiende vliegverkeer met zich meebrengt. En ondertussen komen er elk jaar 20.000 vluchten bij en blijft de Regering de overschrijdingen gedogen<sup>7</sup>. Volgens de luchtvaartbranche is deze uitbreiding mogelijk omdat andere aanvliegprocedures en -routes ontwikkeld worden en er steeds stillere vliegtuigen komen<sup>8</sup>. Echter de feiten zijn anders. Na jaren van gedogen heeft de Minister dit jaar (2000) Schiphol een boete gegeven. Met spanning wordt het einde van het vliegseizoen 2001 afgewacht, omdat nu al duidelijk is dat Schiphol met de huidige groei onmogelijk binnen de normen kan blijven.

---

<sup>4</sup> Het door Schiphol gebruikte argument gaat niet op omdat in de Lol gesproken wordt over een percentage. Dit houdt dus vanzelf in dat met de groei van de luchthaven het aantal vluchten (1% van alle landingen op Schiphol) stijgt.

<sup>5</sup> De heersende windrichting in West-Nederland is zuidwest, een feit dat ook in 1994 bekend was.

<sup>6</sup> Deze mening van de LVNL is feitelijk onjuist. In de Aanwijzing Luchtvaartterrein Luchthaven Schiphol wordt 1% genoemd als norm, met 2% als maximum.

<sup>7</sup> Eind oktober heeft de Minister Schiphol een boete opgelegd. In wezen is dit een vorm van gedogen omdat de grootste aandeelhouder zichzelf een boete oplegt van 5 miljoen gulden. Ter vergelijking: de NS krijgt een boet van 150 miljoen gulden opgelegd wanneer meer dan 1% van alle treinreizen een vertraging van meer dan 5 minuten oploopt!

<sup>8</sup> Het veranderen van vliegprocedures zal vele jaren in beslag nemen, omdat de internationale luchtvaart daar tijdig van op de hoogte moet worden gesteld. Verder zal dit altijd ten koste gaan van de capaciteit van de luchthaven. Alleen al om deze reden is het niet reëel te veronderstellen dat deze verandering zullen worden geïmplementeerd. Ook de routes kunnen moeilijk veranderd worden boven de dichtbevolkte randstad: overal wonen veel mensen. De meeste vliegtuigen gaan 20 tot 30 jaar mee. Dus op korte termijn is er geen substantiële verbetering te verwachten. En wanneer er verbetering zal optreden zal deze direct weer teniet worden gedaan door de toename van het aantal vliegtuigen.

Omdat nu al op verschillende plaatsen rondom Schiphol de normen worden overschreden, zoekt Schiphol naarstig naar andere (lucht)wegen. In de praktijk houdt dit o.a. in dat Schiphol het gehele luchtruim boven Amsterdam beschouwt als uitvlieggebied van Schiphol. Helaas lijkt de Luchtvaartwet, waarin de regels van het luchtverkeer zijn opgenomen, Schiphol deze ruimte te bieden. Dit heeft tot gevolg dat een groot deel van de Amsterdamse bevolking, bij verschillende weertypen, niet alleen geteisterd wordt door landend vliegverkeer (Buitenveldertbaan en S-O baan) bij winden tussen zuid en west, maar ook door opstijgend vliegverkeer (Buitenveldert- en Kaagbaan) bij respectievelijk zuidoostelijke en noordwestelijke winden. In 2000 werd deze uitbreiding van de overlast overduidelijk en het einde is niet in zicht. Schiphol, met in haar kielzog de Regering, verklaren ondertussen dat dit in 2003, wanneer de nieuwe zesde baan<sup>9</sup> in gebruik wordt genomen, zal zijn afgelopen. Echter, deze 'gunstiger' situatie zal van korte duur zijn, omdat het groeiende vliegverkeer de verkregen ruimte weer snel zal opvullen. Bovendien zal veel meer overlast over een groter aantal burgers in een groter gebied worden uitgestort. Er wordt nu al in luchtvaartkringen gesproken over een verdubbeling van de vluchten: 800.000 vliegbewegingen per jaar!

De laatste ontwikkeling is dat op 1 december 2000 de LVNL een proef heeft gestart om de capaciteit van de luchthaven te vergroten: de SO-baan wordt nu ook gebruikt wanneer het donker is! Dat betekent in de wintermaanden dat de baan 's morgens vanaf 7.15 uur en 's middags vanaf 17.00 elke dag gebruikt wordt, ook wanneer het zicht goed is en er geen stormachtige wind is. De wind moet wel waaien uit richtingen tussen zuid en west. In de praktijk houdt dat dus in dat van een groot aantal mensen ongevraagd een uur nachtrust wordt afgepakt en dat er nog meer vliegtuigen gaan landen op de SO-baan<sup>10</sup>.

## **Wat kan er gedaan worden tegen de steeds groter wordende overlast?**

Wat kan het PVA doen om de vliegoverlast over geheel Amsterdam in het algemeen en de overlast van de S-O baan in het bijzonder te doen verminderen? Wat moet er gedaan worden om paal en perk te stellen aan de overlast? Als kleine bewonersorganisatie kunnen wij niet genoeg macht stellen tegenover die van de luchtvaartsector en dus zullen andere actoren de hoofdrol moeten spelen, zoals de pers, de politiek en de bestuurders. Het PVA kan natuurlijk wel een rol spelen in het informeren van deze partijen. Dit memorandum moet dan ook in het licht daarvan worden gezien. Ook zal het PVA de discussie met de luchtvaartsector niet uit de weg gaan. Steeds weer zullen wij de luchthaven Schiphol, de Luchtverkeersleiding Nederland en de Rijksluchtvaartdienst, zijnde de belangrijkste actoren, benaderen en hun wijzen op het feit dat het zo niet meer langer kan en dat men toch langzamerhand andere wegen zal moeten inslaan, waarbij de stelregel 'de vervuiler betaalt' in acht zal moeten worden genomen. Hoe de luchtvaartsector haar zaakjes regelt is hun verantwoording, als er maar rekening wordt gehouden met de bewoners rondom Schiphol.

Het PVA is van mening dat de gemeente Amsterdam een zeer belangrijke rol zou kunnen spelen. Wij zijn bovendien van mening dat zij deze rol móet spelen. Immers, zij is verantwoordelijk voor het welzijn van haar burgers. Het kan niet zo zijn dat er alleen maar oog is voor de economische belangen<sup>11</sup> en dat de

---

<sup>9</sup> In dit memorandum wordt gewag gemaakt van de nieuwe zesde baan, omdat er nu reeds 5 banen zijn: Buitenveldertbaan, Kaagbaan, Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan en de S-O baan. Al deze banen zijn regulier in gebruik. Omdat het er op lijkt dat Schiphol en de KLM zich zullen verzetten tegen het sluiten van de S-O baan, moet de nieuwe baan zesde baan genoemd worden. Of zou er toch sprake zijn dat de S-O baan in 2003 gesloten wordt?

<sup>10</sup> In het nieuwe vliegjaar 2001, begonnen op 1 november j.l., hebben tot nu toe (7 december 2000) meer dan 1100 vliegtuigen gebruik gemaakt van de SO-baan. Dat is 25% van het vliegquotum. Als het in dit tempo doorgaat zal over drie maanden de wettelijke limiet van 2% van alle landingen per jaar, overschreden worden. De Minister zal dan de SO-baan moeten sluiten.

<sup>11</sup> Het PVA ontkent niet dat Schiphol een economische rol van belang speelt in de regio. Wel is zij van mening dat deze rol vaak overdreven wordt en dat negatieve factoren uit het oog worden verloren. De indruk wordt gewekt dat alleen de positieve rapporten van economen worden belicht en dat er niet of nauwelijks aandacht wordt besteed

belangen van haar burgers uit het oog worden verloren. Volgens het PVA zou de gemeente Amsterdam het volgende moeten (kunnen) doen:

- **Amsterdam moet een publiekelijk protest laten horen, ook richting Den Haag, dat er een einde moet komen aan het ongebreidelde vliegen boven Amsterdam.** Dit vliegen geeft een enorme overlast met alle gevolgen van dien, zoals gezondheidsproblemen. Negatieve economische effecten, grote luchtverontreiniging en een vergroting van de onveiligheid<sup>12</sup>.
- **Amsterdam moet de andere twee partijen die de Lol ondertekend hebben, te weten Schiphol en de LVNL, duidelijk te verstaan geven dat gemaakte afspraken dienen te worden nagekomen.** Zo niet, dan moet niet geschroomd worden gerechtelijke stappen te nemen. Alhoewel Amsterdam tot nu toe heeft beweerd dat het juridisch geen poot heeft om op te staan, ze heeft nog nooit wat geprobeerd. Het PVA is van mening dat Amsterdam wel degelijk kans van slagen heeft. Het gaat immers om een baan 'die niet bestaat', een baan die stelselmatig door de luchtvaartsector, inclusief de Rijksluchtvaartdienst, doodgezwegen wordt<sup>13</sup>.
- **Amsterdam moet Schiphol en de LVNL verbieden gebruik te maken van de uitvliegroutes die over Amsterdam voeren en de Regering laten weten dat deze overlast niet geaccepteerd kan worden.** Kleine gemeente rondom Schiphol hebben wel voor elkaar gekregen dat bepaalde banen niet gebruikt mogen worden of dat een uitvliegroute is aangepast om de overlast te verkleinen<sup>14</sup>. Amsterdam heeft tot nu toe in alles toegestemd, ten koste van het welzijn van haar burgers.
- **Amsterdam moet Schiphol en de LVNL verbieden gebruik te maken van nieuwe uitvliegroutes die over Amsterdam voeren, zoals deze vanaf 5 november j.l. plaatsvinden<sup>15</sup>.**
- **Amsterdam moet direct besprekingen beginnen met Schiphol, de LVNL en de Commissie Geluidshinder Schiphol, om te bewerkstelligen dat aan- en uitvliegroutes niet meer over bevolkingscentra leiden.** Het is een omissie dat Amsterdam geen duidelijke doorslaggevende stem heeft in de CGS, die de Minister adviseert. Kleine gemeenten hebben voor elkaar gekregen dat bepaalde routes werden omgeleid om hun bewoners de overlast te besparen. Amsterdam heeft in de jaren zeventig de ellende van de Buitenveldertbaan geaccepteerd, in 1994 die van de S-O baan en vorig jaar het uitvliegen over Amsterdam. En als we niet oppassen komt de uitvliegroute van de Kaagbaan daarbij.
- **Amsterdam moet van haar vetorecht, als grootaandeelhouder van Schiphol, gebruik maken om de S-O baan in 2003 te laten sluiten<sup>16</sup>[16] en om de andere hier bovengenoemde eisen te realiseren.**

---

aan de negatieve rapporten van andere economen. Een belangrijke vraag is natuurlijk: wat is het evenwicht tussen de economie aan de ene kant en de belangen van de bewoners en het milieu aan de andere kant?

<sup>12</sup> Zie ook het RIVM-rapport "Milieubalans 2000 en Milieuverkenning 2000-2030", waarin duidelijk vermeld wordt dat de veiligheid bij de huidige groei van de luchtvaart sterk in het gedrang komt.

<sup>13</sup> Zoals gezegd, de S-O baan wordt door de luchtvaartsector doodgezwegen. Ondertussen hebben in het nieuwe vliegjaar (begonnen op 1 november j.l.), in de eerste 2 weken van november, 493 vliegtuigen gebruik gemaakt van deze niet-bestaande baan (493/7131 landingen op Schiphol) Dat is 6,9%, terwijl in de Lol 1% is afgesproken.

<sup>14</sup> Er mag niet van de Aalsmeerbaan gestart worden richting Badhoevedorp; piloten moeten een bocht om Zwanenburg heen maken om da geluidsoverlast te beperken. Amsterdam laat toe dat er zowel geland als gestart wordt op de Buitenveldertbaan, de Kaagbaan en de S-O baan, waarvan de routes over Amsterdam voeren.

<sup>15</sup> In de nacht van 5 op 6 november j.l. werd Amsterdam opgeschrikt door laagvliegende vliegtuigen die van de Kaagbaan, in noordelijke richting, waren opgestegen. In de Aanwijzing wordt deze route niet genoemd en is derhalve verboden.

<sup>16</sup>[16] Zeer binnenkort zal de Regering en ook de Amsterdamse gemeenteraad zich uitspreken over de privatisering van Schiphol. Amsterdam heeft 21,6% van de aandelen en heeft een vetorecht in zaken als de privatisering. Dit is dus het juiste tijdstip om een aantal zaken recht te zetten. De Amsterdammers hebben daar recht op.

- **Amsterdam moet er bij de minister op aandringen dat er in Amsterdam voldoende geluidsmeters worden geplaatst opdat gecontroleerd kan worden of de geluidsnormen wel of niet overschreden worden.**

Het PVA spreekt de hoop uit dat Amsterdam nu eindelijk eens inziet dat het zo niet langer kan. De maat is vol. Amsterdam moet nu eindelijk eens iets gaan doen en de luchtvaartsector laten merken dat Amsterdam niet over zich laat vliegen. Wegens een totaal gebrek aan succes kan Amsterdam zijn stille diplomatie gevoeglijk staken. Het wordt tijd om de strijd met de luchtvaartsector aan te gaan. De tijd is nu rijp, omdat Schiphol nu wilt privatiseren en Amsterdam dus nodig heeft omdat Amsterdam het vetorecht heeft inzake privatisering. Bovendien geeft Amsterdam zelf aan (Parool, 18 en 20 november j.l.) dat wanneer Amsterdam grootaandeelhouder (~10%) blijft, zij invloed op het beleid van Schiphol kan blijven houden<sup>17</sup>. Wij zijn benieuwd!

December 2000

Kees Weijer

Voorzitter Platform Vliegoverlast Amsterdam

---

<sup>17</sup> De vraag dringt zich nu direct op wat Amsterdam bereikt heeft als grootaandeelhouder met 21,6% van de aandelen Schiphol. Tot nu toe heeft Amsterdam overal mee ingestemd: eerst met de aanleg van de Buitenveldertbaan, toen met het in gebruik nemen van de S-O-baan, vervolgens met het in gebruik nemen van het hele Amsterdamse luchtruim; nu dreigt bovendien de Kaagbaan regulier en zelfs 's nachts gebruikt te gaan worden in de richting van Amsterdam – 'incidenteel' gebruik is sowieso al aan de orde van de dag. Zelfs als Amsterdam allerlei zaken achter de schermen heeft weten te regelen, dan heeft de burger daar geen weet van en merkt er ook niets van.