

Uithoorn 30 mei 2005

Aan: xxxxxxxxxxxxxxxx

Van: xxxxxxxxxxxxxxxx

Betr: Evaluatie Luchtvaartwet

Geachte xxxxxxxxx

In het kader van de aanstaande evaluatie van de Wet Luchtvaart, maak ik langs deze weg van de gelegenheid gebruik om mijn visie, inclusief een voorstel tot verbetering, te geven over de werkelijk bovenmatige toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling door het Schiphol-luchtverkeer boven de Gemeente Uithoorn in de afgelopen periode; een probleem dat bij de betrokken luchtvaartinstanties inmiddels bekend staat als “Knelpunt Uithoorn”.

Ik ben zelf zo'n 25 jaar werkzaam geweest op de Luchthaven Schiphol in een operationele functie en ben aldus tamelijk goed op de hoogte van de luchtverkeersafhandeling rond Schiphol en het daarmee samenhangende baangebruik. Daarnaast realiseer ik me terdege dat Schiphol een belangrijke schakel vormt in de Nederlandse economie en van groot belang is voor de werkgelegenheid in de directe omgeving waardoor we dus enige overlast voor lief zullen moeten nemen. Niettemin stel ik vast dat de huidige overlast voor de Gemeente Uithoorn onaanvaardbare vormen heeft aangenomen, dat dit gebeurd is in weerwil van politieke beloftes maar bovenal dat dit probleem, voor een belangrijk deel, vermeden zou kunnen worden.

De problematiek rond Uithoorn spitst zich toe op het (naar het zuiden) startend verkeer van de Aalsmeerbaan (18L 36R); de baan die vanwege de meest voorkomende ZZW-lijke windrichting erg vaak in gebruik is als startbaan. Voorheen ondervond Uithoorn slechts een beperkte overlast van zowel het (naar het noorden) landend als het (naar het zuiden) startend verkeer op genoemde baan. Dit had te maken met het gegeven dat het vliegverkeer, bij gebruik van de Aalsmeerbaan, keurig in het verlengde van deze baan opereerde. V.w.b. het landend verkeer geldt dit nog steeds maar een groot deel van het startend verkeer maakt direct na het loskomen oftewel een voor mij onverklaarbare koerswijziging naar het zuidoosten oftewel een, overigens wat begrijpelijker, scherpe bocht naar het oosten. Deze laatste twee uitvliegprocedures zijn tezamen verantwoordelijk voor het Uithoorn-probleem en verdienen daarom afzonderlijk nader bekeken te worden:

- De uitvliegprocedure waarbij direct na het loskomen een zuidoostelijke koers wordt ingezet, heeft tot gevolg dat er pal over het oostelijk deel van De Kwakel (gemeente Uithoorn) en de wijk Meerwijk West (Uithoorn) wordt gevlogen. De logica hiervan ontgaat mij volledig aangezien met een uitvliegkoers (min of meer) in het verlengde van de baan, tussen De Kwakel en Kudelstaart door, een gebied wordt overvlogen met aanmerkelijk minder stedelijke bebouwing. Weliswaar blijft oostelijk Aalsmeer helaas ook dan weer in de overlastzone maar dat geldt voor alle opties: ofwel wordt er pal overheen gevlogen ofwel wordt de bocht naar het zuidoosten boven dit deel van Aalsmeer ingezet.

- De uitvliegprocedure waarbij direct na het loskomen een pal oostelijke koers wordt ingezet, lijkt begrijpelijker omdat daarmee een traject wordt bevlogen boven het agrarisch gebied tussen Uithoorn-Noord en Amstelveen-Zuid. In de praktijk blijkt echter dat men deze bocht, om wat voor reden dan ook, te laat inzet of dat, in geval van zwaar beladen wide-body vliegtuigen, de scherpe bocht simpelweg niet gehaald kan worden. Dit heeft dan weer tot gevolg dat er, vaak laag, boven het noordwestelijk deel van Uithoorn gevlogen wordt (Legmeer en de toekomstige wijk Legmeer-West), hetgeen aldaar voor een behoorlijke overlast zorgt.

Samenvattend kunnen we stellen dat het “probleem Uithoorn” voor een belangrijk deel ondervangen kan worden, zonder dat er een toename in overlast voor andere gemeentes ontstaat, door:

- het startend verkeer van de Aalsmeerbaan 18L zoveel mogelijk in het verlengde van deze baan te laten uitvliegen.
- er zorg voor te dragen dat het verkeer dat, vanwege haar bestemming na take-off van 18L direct een pal oostelijke koers inzet, uitsluitend nog bestaat uit minder zwaar beladen vliegtuigen van de midden en kleinere klassen. De zwaar beladen wide-body machines zullen dan moeten kiezen voor de zuidelijke variant of gebruik moeten maken van de andere combinatie-startbaan. Daarnaast zal de LVNL er strenger op toe moeten zien dat de snelle oostelijke bocht ook daadwerkelijk direct na take-off wordt ingezet.

In de hoop met bovenstaande verbeterpunten een constructieve bijdrage geleverd te hebben aan de oplossing van “Knelpunt Uithoorn” zonder daarbij andere bewoners in de regio met ons probleem op te willen zadelen en in afwachting van een reactie uwerzijds, verblijf ik

Hoogachtend

XXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXX

xxxx xx Uithoorn

xxxx@xxxxx.xxxxx.nl