

# Verbetervoorstel voor opheffing van nachtroute boven Amsterdam

Juni 2005

## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Omschrijving van de problematiek.....	3
2.1 Omschrijving van de op te heffen nachtroute.....	3
2.2 Omschrijving van de overlast.....	3
2.3 Omschrijving van de frequentie van de overlast.....	4
2.4 Omschrijving van het verhoogde risico van deze nachtroute.....	4
3. De onnauwkeurige aanduiding van de route in het FANOMOS systeem.....	5
4. Omschrijving verbetervoorstel.....	6
5. Het motief voor het voorstel.....	6
6. Onderbouwing van het voorstel.....	6
7. Informatie over de wijze van uitvoering.....	7
8. Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden.....	7
9. Conclusie.....	7

Disclaimer: Alle informatie in dit document is met zorg samengesteld. Desalniettemin is het mogelijk dat deze informatie onvolledig is en/of onjuistheden bevat. De maker sluit alle aansprakelijkheid uit voor enigerlei directe of indirecte schade, van welke aard dan ook, voortvloeiende uit het lezen of gebruiken van de informatie in dit document. Met klem moet worden gesteld dat de maker geen expert is op dit gebied, maar een burger die slechts observeert en deze observaties en meningen onder de aandacht wil brengen en mogelijke oplossingen wil schetsen. Dit document bevat dan ook uitsluitend zijn visie en waarnemingen, gecombineerd met wat verzamelde gegevens.

## 1. Inleiding

Sinds de ingebruikname van de nieuwe Polderbaan, is er, afgezien van de vele vluchten die op deze baan landen of stijgen, er daarnaast ook veel veranderd in het hele vliegsysteem rond Schiphol. Zo is bijvoorbeeld door de ingebruikname van de Polderbaan het aantal nachtvluchten toegenomen. Daarnaast zijn ook veel uitvlieg- en aanvliegroutes gewijzigd na ingebruikname van de Polderbaan. De combinatie van deze laatste twee punten heeft er voor gezorgd dat er een aanzienlijk aantal nachtvluchten is ontstaan direct boven de oude stadswijken Amsterdam-Oost, de Pijp, Apollobuurt, Hoofddorppleinbuurt en Amsterdam West. Zowel vanwege de veiligheid als de nachtelijke geluidhinder die dit (op een gebied met een enorme bevolkingsdichtheid) met zich meebrengt is het in ieders belang dat de bedoelde route wordt opgeheven.

## 2. Omschrijving van de problematiek

Hieronder volgt een omschrijving van de op te lossen problemen, opgesplitst in een aantal punten.

### 2.1 Omschrijving van de op te heffen nachtroute

Het betreft hier de landingsroute voor de Kaagbaan, die via het IJsselmeer direct van oost naar west over Amsterdam loopt. Boven de Noordzee gekomen maakt deze een scherpe bocht om vervolgens via Katwijk en Sassenheim op de Kaagbaan te gaan landen.

### 2.2 Omschrijving van de overlast

#### -Tijdstippen

De overlast door deze route begint om 23:00 en eindigt rond 06:00. De overlast heeft bovendien een piek tussen 04:00 en 06:00 's-morgens.

#### -Aantal bewoners dat overlast ondervindt

Naar schatting wonen onder deze nachtroute zo'n 300.000 mensen. Amsterdam Oost, Amsterdam de Pijp, Amsterdam Oud-Zuid, Hoofddorppleinbuurt en Amsterdam West behoren tot de meest dichtbevolkte gebieden van Nederland.

#### -Effecten

De geluidsoverlast ontstaat doordat vliegtuigen in zogenaamde glijvluchten al aan de landing zijn begonnen. Het geluid dat ontstaat wordt versterkt in de binnentuinen en tussen de straten van de dichte stedelijke bebouwing (dit werkt als een klankkast) en wordt sneller opgemerkt door de vaak verouderde bebouwing in dit gebied (vaak verouderde woningbouw van ouder dan 100 jaar) en daardoor de verminderde isolatie van deze woningen. Vooral omdat de geluidsoverlast ook vaak plaatsvindt in de vroege ochtend tussen 04:00 en 06:00 is deze extra hinderlijk.

#### -Extra overlast in vroege ochtend

Vanaf 04:00 's-morgens komen er steeds meer landende vluchten, waardoor de overlast vanaf dat moment ook meer toeneemt. Tegen 06:00 bereikt de overlast echter het hoogtepunt. Om 06:00 wordt namelijk gewisseld tussen het dagregime en het nachtrecht. Vanaf 06:00 worden stijgende vliegtuigen vanaf de Polderbaan die naar Zuidelijke richtingen vertrekken, niet meer over Uitgeest geleid, maar vliegen nu direct met een bocht over Amsterdam richting zuiden. Het probleem dat zich hierbij

voordoet is dat een kruisingspunt ontstaat van deze stijgende vliegtuigen vanaf de Polderbaan over (of onder) de landende vliegtuigen van de Kaagbaan. Dit kruisende punt ligt ongeveer ter hoogte van de Apollobuurt. Door een combinatie van traag stijgende vliegtuigen moeten de landende vliegtuigen tegen 06:00 ineens lager of hoger gaan vliegen om elkaar niet te hinderen. De vliegtuigen krijgen dan bijvoorbeeld ineens de instructie van de verkeersleiding om lager te gaan vliegen, waardoor het genoemde gebied ineens meer geluidhinder te verwerken krijgt.

-Extra overlast door oudere types Boeing

Het is gebleken dat toestellen van het oudere type Boeing een ontheffing hebben op de afgesproken vlieghoogtes. Deze toestellen produceren meer lawaai.

De reden hiervoor is dat zij niet over de geavanceerde apparatuur beschikken om te landen en hiervoor gelden blijkbaar andere regels. Het CROS gaf toe dat dit ongelukkigerwijs de meest lawaaiige toestellen zijn, waar ontheffing van de 7000 ft voor geldt. Dit betekent dus theoretisch dat een verouderde, meer lawaaiige Boeing in het holst van de nacht op ongeveer 1000 meter boven Oud-Zuid vliegt, dit dus volledig volgens de regels is!

### 2.3 Omschrijving van de frequentie van de overlast

De overlast ontstaat wanneer 's-nachts de Kaagbaan voor landend verkeer wordt ingezet, dit is volgens Cros-gegevens ongeveer 38% van het aantal nachten per jaar. Gemiddeld gaat het om 150 nachten per jaar dat overlast op deze manier plaatsheeft.

### 2.4 Omschrijving van het verhoogde risico van deze nachtroute

Direct onder deze route wonen naar schatting zo'n 300.000 mensen dicht op elkaar. Het gaat om het dichtstbevolkte gebied van Nederland waarover gevlogen wordt. In geval van calamiteiten (bijvoorbeeld neerstortend vliegtuig, verliezen motor of andere onderdelen, kerosinelosing etc) is de omvang van de ramp niet te overzien. Hoe klein de kans misschien ook is, indien op deze route een vliegtuig zou neerstorten zou zonder twijfel de grootste vliegcrash uit de Nederlandse geschiedenis ontstaan, die in omvang ernstiger zal zijn dan de Bijlmerramp.

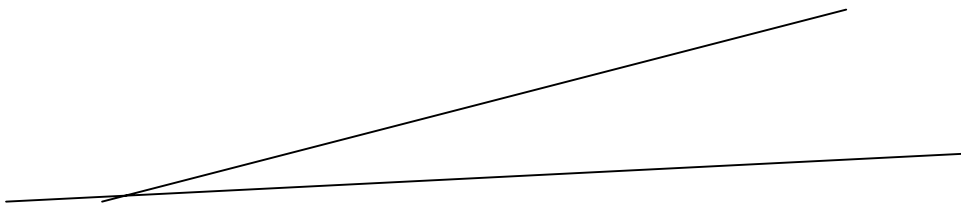
Tevens is het risico vergroot door de kruising van nachtelijke luchtwegen boven de Apollobuurt. Vooral bij wisseling van het nacht- naar het dagregime en andersom ontstaat kruisend verkeer dat de ene keer boven elkaar en de andere keer onder elkaar doorgaat. Bij een eventuele "luchtbotsing" boven dit dichtbevolkte gebied zou een enorme ramp kunnen ontstaan. De kans hierop wordt versterkt doordat bij het wisselen twee verschillende systemen (nachtregime en dagregime) in elkaar overgaan waarbij deze systemen elkaar overlappen. Zo kan een vertraagd landend vliegtuig, dat nog volgens het nachtregime aanvliegt op de Kaagbaan de reeds stijgende vliegtuigen (dagregime) op de Polderbaan aardig in de weg zitten. Ook kunnen rond 23:00 de reeds landende vliegtuigen volgens het nachtregime de nog stijgende vliegtuigen (dagregime) elkaar in de weg zitten. De vlieghoogtes van de twee routes op dit kruisende punt kunnen door de situatie zeer sterk in elkaars buurt komen. Luchtbotsingen komen voor in de luchtvaart, zoals bijvoorbeeld het ongeval op 2 juli 2002 waarbij een Russisch vliegtuig in de lucht crashte met een DHL Boeing. De hele situatie zoals geschetst is ongewenst en dient absoluut vermeden te worden boven grootstedelijk gebied.

### 3. De onnauwkeurige aanduiding van de route in het FANOMOS systeem

Een ander punt is dat de FANOMOS kaartjes geven geen goed beeld van de betreffende landingsroute. De route door FANOMOS aangegeven is een rechte lijn, die blijkbaar door de computer wordt vastgesteld aan de hand van een aantal punten. Helaas komt deze lijn niet overeen met de werkelijk gevlogen route. De route loopt namelijk veel noordelijker, dan aangegeven. Volgens de FANOMOS kaartjes loopt de route voortdurend over Buitenveldert, zuidelijk van de Zuidas. Echter in de praktijk loopt de route veel noordelijker, namelijk boven de oude stadswijken zoals eerder omschreven. (zie onderstaande schets). Het verschil is een aanzienlijk groter aantal huizen dat hinder ondervindt, aangezien iedere kleine verschuiving naar noordelijke richting van deze route, meer en meer boven de oude stadswijken van Amsterdam terechtkomt.

Verloop route als volgt:

Zo loopt in de praktijk de nachtelijke landingsroute voor de Kaagbaan van 23:00-06:00. De bovenste lijn geeft de werkelijk gevlogen route weer. De onderste lijn geeft de route van FANOMOS weer. Het verschil is een aanzienlijk aantal mensen dat geluidsoverlast ondervindt, vooral in oude stadswijken.



#### 4. Omschrijving verbetervoorstel

Het verbetervoorstel luidt als volgt:

**De nachtelijke landingsroute van de Kaagbaan die over Amsterdam loopt dient volledig te worden opgeheven.**

Om het probleem op te lossen zijn er verschillende oplossingen voorhanden:

1. Opheffen van nachtvluchten tussen 23:00 en 07:00. Deze oplossingen heeft de voorkeur omdat daarmee een einde komt aan het eindeloos verplaatsen van de overlast.
2. Een andere optie is het alleen aanvliegen boven de Noordzee. Via andere ingangswegen, die zeer ver voor de landing, op zeer grote hoogte in de lucht worden gevolgd, komen vliegtuigen altijd uit op een punt in de Noordzee, vanwaar deze via de route via Katwijk het land binnenvliegen.
3. De oude "zuidelijke" route zou weer in gebruik genomen kunnen worden. Deze loopt niet over dichtbevolkt gebied.
4. Een nieuwe route van oost naar west, bijvoorbeeld ergens boven Zeeland zou in gebruik genomen kunnen worden, waarlangs eerst naar de Noordzee wordt gevlogen en dan vervolgens pas in noordelijke richting om uiteindelijk weer via Katwijk het land in te vliegen.
5. De oost-west route wordt verlegd naar een punt ver noordelijk van de Polderbaan, bijvoorbeeld ergens bij Den Helder. Vanaf daar kan over de Noordzee richting Katwijk worden gevlogen en daar komt de route het land weer binnen.

#### 5. Het motief voor het voorstel

Motieven voor het voorstel als volgt:

Het opheffen van de nachtroute Kaagbaan boven Amsterdam levert de samenleving het volgende op:

- zo'n 300.000 bewoners kunnen tussen 23:00 en 07:00 niet meer gestoord worden door geluidsoverlast door nachtvluchten
- de veiligheid in het genoemde, zeer dichtbevolkte gebied neemt aanzienlijk toe, doordat de twee genoemde routes elkaar niet meer kruisen boven de oude stadswijken van Amsterdam.
- het wisselen tussen het dag- en nachtregime wordt veiliger, doordat vliegtuigen, die rond 06:00 het nachtregime nog volgen, die van het dagregime niet meer (kruisend boven Amsterdam) in de weg kunnen zitten. Dit geldt tevens bij de overgang van het dagregime naar het nachtregime om 23:00.

#### 6. Onderbouwing van het voorstel

Hieronder volgen de verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder.

Een wijziging van de route zal weinig tot geen effect op de mainport hebben. De gevolgen voor de omgeving zijn dat de nachtelijke overlast wordt verschoven naar minder dichtbevolkte gebieden. Hierdoor neemt de totale milieubelasting af. De risico's van het vliegen over zeer dichtbevolkt gebied worden zo teruggedrongen. De

hinder zal worden verplaatst naar aanzienlijk minder dichtbevolkt gebied of in geval van opheffing van de nachtvluchten, volledig worden opgeheven.

Met klem moet gesteld worden dat, wat betreft de geluidsoverlast, alle nachtvluchten moeten worden verboden tussen 23:00 – 07:00. Dit levert de samenleving als geheel een normale, niet door vliegtuigen, verstoorte nachtrust op, hiermee komt ook een eind aan het steeds maar weer verplaatsen van de nachtelijke overlast.

#### 7. Informatie over de wijze van uitvoering

De wijze van uitvoering is eenvoudig, hierop is in punt 4 uitgebreid ingegaan.

#### 8. Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden

Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden: software moet aangepast worden en dan kan vrijwel direct de route verlegd worden.

#### 9. Conclusie

Allereerst kan na ingebruikname van de Polderbaan de belangrijke conclusie worden getrokken: “stil” vliegen in de nacht rond Schiphol bestaat niet. Het heeft derhalve de voorkeur om alle nachtvluchten tussen 23:00 en 07:00 te verbieden.

De bedoelde nachtroute boven Amsterdam is helaas het gevolg van het nieuwe banenstelsel sinds de ingebruikname van de Polderbaan. Het lijkt erop dat deze nachtroute boven Amsterdam een soort sluitpost vormt, waarvan onderschat is dat deze boven de oude stadswijken van Amsterdam loopt. Dit is erg zonde want gezien de mogelijke oplossingen, ziet het er naar uit dat de route eigenlijk helemaal niet nodig is en als aan het ontwerp van de nachtelijke routes gewoon iets meer aandacht wordt besteedt, kan deze route zonder veel problemen worden opgeheven.

Het verzoek is dan ook dat dit zo spoedig mogelijk zal gebeuren.

# Verbetervoorstel voor compensatie- regeling roetreiniging

Juni 2005



## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Omschrijving van de problematiek .....	3
3. Omschrijving verbetervoorstel.....	3
4. Het motief voor het voorstel .....	3
5. Onderbouwing van het voorstel .....	4
6. Informatie over de wijze van uitvoering.....	4
7. Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden .....	4
8. Conclusie .....	4

Disclaimer: Alle informatie in dit document is met zorg samengesteld. Desalniettemin is het mogelijk dat deze informatie onvolledig is en/of onjuistheden bevat. De maker sluit alle aansprakelijkheid uit voor enigerlei directe of indirecte schade, van welke aard dan ook, voortvloeiende uit het lezen of gebruiken van de informatie in dit document. Met klem moet worden gesteld dat de maker geen expert is op dit gebied, maar een burger die slechts observeert en deze observaties en meningen onder de aandacht wil brengen en mogelijke oplossingen wil schetsen. Dit document bevat dan ook uitsluitend zijn visie en waarnemingen, gecombineerd met wat verzamelde gegevens.

## 1. Inleiding

Tot in de verre omgeving van Schiphol is het een bekend probleem: roetaanslag op huizen, ramen, kozijnen, tuinmeubelen en alles wat in direct contact met de buitenlucht staat. Met name direct in de buurt van aan- en uitvliegroutes is het vliegverkeer voor een groot gedeelte schuldig aan het in de lucht brengen van zwarte vervuiling als gevolg van de verbranding van kerosine. Het gevolg is een aantoonbare zwarte aanslag op huizen, ramen, kozijnen, deuren, tuinmeubelen, auto's etc. Voor het reinigen van deze objecten is veel geld en tijd nodig. Zowel bedrijven als particulieren geven een aanzienlijk bedrag uit aan het schoonmaken en verwijderen van deze roet-aanslag. Een compensatieregeling kan hier uitkomst bieden.

## 2. Omschrijving van de problematiek

De roet-vervuiling strekt zich uit tot ver buiten Schiphol. Met name op vaste aan- en uitvliegroutes wordt deze aantoonbaar veroorzaakt door het vliegverkeer. De roetdeeltjes slaan neer op ramen, kozijnen, huizen, dakpannen, wasgoed, tuinmeubelen etc etc. Bedrijven en particulieren besteden veel tijd en geld aan het verwijderen van deze aanslag.

Vooral in de buurt van aan- en uitvliegroutes en in de directe nabijheid van Schiphol is de roet-vervuiling enorm. De veroorzaker van het probleem dient de kosten te dragen voor het schoonmaken ervan. Derhalve kan een compensatieregeling hier uitkomst bieden.

## 3. Omschrijving verbetervoorstel

Het verbetervoorstel luidt als volgt:

**Roetvervuiling is een probleem dat zich rond de hele omtrek van Schiphol voordoet. Direct in de buurt van veelgebruikte aan- en uitvliegroutes wordt dit aantoonbaar veroorzaakt door het vliegverkeer. Een compensatieregeling dient te worden uitgevoerd, zowel voor particulieren als bedrijven in het aangedane gebied.**

Op basis van de hoeveelheid roet die een vliegtuig uitstoot wordt per vlucht een bedrag in rekening gebracht. Deze bedragen worden samengevoegd en vervolgens in de vorm van een standaardbedrag uitgekeerd op basis van postcodes, die in de bedoelde gebieden onder de aanvliegroutes liggen. Allereerst kunnen de gegevens hierover worden onttrokken uit de PROGIS administratie. Dit gebied dient vanuit deze "zwaar overvlogen" gebieden naar alle kanten te worden uitgebreid aangezien de windfactor de roetdeeltjes tot ver buiten dit gebied verspreidt.

## 4. Het motief voor het voorstel

Motieven voor het voorstel als volgt:

Het invoeren van een compensatieregeling roetreiniging zorgt ervoor dat:

- Particulieren en bedrijven eindelijk hun schoonmaakkosten voor het verwijderen van roet-aanslag gecompenseerd zien. De kosten voor het schoonmaken komen uiteindelijk bij de veroorzaker te liggen.
- Er een beter bewustzijn ontstaat in de samenleving in de hoeveelheid roet die Schiphol jaarlijks uitstoot en vervolgens een stimulans zal zijn om schonere

en lichtere vliegtuigen in te zetten en daar waar mogelijk het aantal vluchten te verminderen. Dit komt de luchtkwaliteit in de hele regio ten goede. Verder effect is dat er een kostenplaatje zit aan het uitbreiden van het aantal vluchten, zodat eerder efficiënt met bestaande vluchten wordt omgesprongen, voordat nieuwe vluchten worden gepland.

#### 5. Onderbouwing van het voorstel

Hieronder volgen de verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder.

Het effect is dat op termijn de vliegtuigen schoner zullen worden en daar waar mogelijk lichtere vliegtuigen worden ingezet met een lagere roet-uitstoot. De vervuilingfactor wordt nu onderdeel van de kosten-analyse.

#### 6. Informatie over de wijze van uitvoering

Met behulp van eenvoudige berekeningen kan deze compensatieregeling worden uitgevoerd. Om wille van de eenvoud wordt een standaardbedrag uitgekeerd aan alle bewoners en bedrijven. Zie verder punt 3.

#### 7. Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden

Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden: een paar maanden opstarttermijn en daarna kan het van start gaan.

#### 8. Conclusie

Roetvervuiling is een zichtbaar en aantoonbaar gevolg van het vliegverkeer rond Schiphol. Bewoners en bedrijven in de omgeving ondervinden hiervan hinder en met behulp van een compensatieregeling wordt een tegemoetkoming in de schoonmaakkosten gegeven die betaald wordt door de vervuiler.

# Verbetervoorstel voor wijzigen van startroute Polderbaan boven Amsterdam

Juni 2005

## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Omschrijving van de problematiek.....	3
2.1 Omschrijving van de te wijzigen route.....	3
2.2 Omschrijving van de overlast.....	3
2.3 Omschrijving van de frequentie van de overlast.....	3
2.4 Omschrijving van het verhoogde risico van deze route.....	4
3. Omschrijving verbetervoorstel.....	4
4. Het motief voor het voorstel.....	5
5. Onderbouwing van het voorstel.....	5
6. Informatie over de wijze van uitvoering.....	5
7. Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden.....	5
8. Conclusie.....	5

Disclaimer: Alle informatie in dit document is met zorg samengesteld. Desalniettemin is het mogelijk dat deze informatie onvolledig is en/of onjuistheden bevat. De maker sluit alle aansprakelijkheid uit voor enigerlei directe of indirecte schade, van welke aard dan ook, voortvloeiende uit het lezen of gebruiken van de informatie in dit document. Met klem moet worden gesteld dat de maker geen expert is op dit gebied, maar een burger die slechts observeert en deze observaties en meningen onder de aandacht wil brengen en mogelijke oplossingen wil schetsen. Dit document bevat dan ook uitsluitend zijn visie en waarnemingen, gecombineerd met wat verzamelde gegevens.

## 1. Inleiding

Sinds de ingebruikname van de nieuwe Polderbaan, is de overlast op bepaalde plaatsen in Amsterdam sterk toegenomen. Afgezien van de overlast van de Zwanenburgbaan, die er altijd al was, is er sinds de opening van de Polderbaan ineens sterke overlast ontstaan in wijken als de Jordaan, Centrum en Oud-Zuid. In theorie zou de Polderbaan overlast weg hebben moeten nemen op veel plaatsen. Helaas is hier het tegenovergestelde bereikt: in dit zeer dichtbevolkte gebied is de overlast enorm toegenomen.

## 2. Omschrijving van de problematiek

Hieronder volgt een omschrijving van de op te lossen problemen, opgesplitst in een aantal punten.

### 2.1 Omschrijving van de te wijzigen route

Het betreft hier de startroute van de Polderbaan, die na het opstijgen een bocht in oostelijke richting maakt, over het westelijk havengebied volgt en vervolgens bij de Spaarndammerbuurt of de grachtengordel Amsterdam binnenkomt.

### 2.2 Omschrijving van de overlast

#### -Tijdstippen

De overlast vindt gewoonlijk plaats tussen 06:00 en 23:00, de hele dag door afwisselend in frequentie. Een gedeelte van de Polderbaanvluchten wordt op deze manier afgewikkeld.

#### -Aantal bewoners dat overlast ondervindt

In feite het hele centrumgebied van Amsterdam ondervindt hinder van deze route. Een grove schatting is dat zo'n 400.000 mensen wonen, werken en verblijven onder deze route. In het centrumgebied bevinden zich ook veel toeristen, die in hotels verblijven, aangezien dit gebied een belangrijke toeristische functie heeft. Een extreem lang corridor van dichtbevolkte gebieden wordt aangedaan tot ver in Amstelveen.

#### -Effecten

Het genoemde corridor onder het vliegroute is onaantrekkelijker geworden om in te leven, wonen of werken. Het is een belangrijk toeristisch gebied waar veel toeristische activiteiten plaatsvinden. Iedere vorm van vliegoverlast boven dit gebied bezorgt de stad Amsterdam schade aan het imago van dit gebied.

#### -Extra overlast door traag stijgende grote vliegtuigen

Grote zware vliegtuigen die deze route volgen, moeten zeer snel naar een bepaalde hoogte klimmen om zo min mogelijk overlast te bezorgen. In de praktijk lukt dit vaak niet. Doordat deze vliegtuigen tegelijkertijd een scherpe bocht moeten maken, worden zij gehinderd in het snel stijgen met het gevolg dat deze toch nog vrij laag over de binnenstad komen.

### 2.3 Omschrijving van de frequentie van de overlast

De overlast ontstaat wanneer de Polderbaan als startbaan wordt ingezet, dit is volgens Cros-gegevens ongeveer 38% van het aantal dagen per jaar. Een gedeelte van alle Polderbaanvluchten volgt deze route boven Amsterdam.

## 2.4 Omschrijving van het verhoogde risico van deze route

De route waarover gevlogen wordt ligt boven een groot gebied dat tot de dichtstbevolkte gebieden van Nederland moet worden gerekend. In geval van calamiteiten of neerstortend vliegtuig is de ramp niet te overzien. Indien tijdens het starten zou blijken dat er iets niet goed is aan het vliegtuig zal dit meestal blijken direct na het starten. Aangezien de route zeer snel na het starten meteen al over de Amsterdamse binnenstad voert, is het niet ondenkbaar dat problemen zich aldaar uiten. Het maken van een zeer scherpe bocht richting binnenstad en het snel hoogte moeten winnen zijn factoren die het lastiger maken een goede en veilige start te maken. Het grootste gevaar vormt echter dat er na het maken van de bocht vrijwel geen uitwijkingsmogelijkheden meer zijn voor het vliegtuig. Indien eenmaal de zuidelijke richting is ingeslagen is zowel rechtvoor, als links als rechts van het vliegtuig alleen maar zeer dichtbevolkt gebied tot in de verre omtrek. Rechtvoor tot diep in Amstelveen, rechts tot ver in Osdorp en Amsterdam West. Links tot ver in Amsterdam Oost, IJburg en Amsterdam Zuidoost. Met andere woorden: een eventuele noodlanding in dit gebied zal op een regelrechte ramp uitlopen.

Voor de komst van de Polderbaan werd vaak de Buitenveldertbaan als startbaan ingezet. Deze route veroorzaakte enorme overlast op een beperkt gebied. Startende vliegtuigen konden wel direct na deze overlast naar rechts afbuigen om vervolgens onmiddellijk in dunbevolkte gebieden terecht te komen. Met deze nieuwe Polderbaanroute is er in het genoemde centrumgebied een toename in de onveiligheid ontstaan ten op zichte van de oude situatie. In plaats van snel de route naar dunbevolkt gebied gebied in te slaan, doorkruist de genoemde Polderbaanroute het volledige dichtbevolkte Amsterdamse grootstedelijk gebied van Noord naar Zuid. Vergeleken bij de oude situaties is hier sprake van een enorme toename van het aantal mensen dat hinder ondervindt en daarmee samenhangend ook de veiligheid. Het corridor waarover de route loopt strekt zich uit van het centrum van Amsterdam tot zuidelijk Amstelveen.

## 3. Omschrijving verbetervoorstel

Het verbetervoorstel luidt als volgt:

**Vliegtuigen een startroute te laten volgen over het dichtstbevolkte gebied van Nederland is zeer geluidsbelastend en wat betreft de veiligheid ongewenst. De startroute vanaf de Polderbaan met een bocht over de binnenstad van Amsterdam dient derhalve volledig te verdwijnen.**

Om het probleem op te lossen is er een simpele oplossing voorhanden:

De route wordt altijd om Amsterdam heen geleid, zoals dit gedeeltelijk nu ook al gebeurt.

#### 4. Het motief voor het voorstel

Motieven voor het voorstel als volgt:

Het opheffen van de beschreven startroute vanaf de Polderbaan

- zo'n 400.000 bewoners in Amsterdam en bovendien veel toeristen ondervinden geen overlast meer van de Polderbaan
- de veiligheid in het genoemde, zeer dichtbevolkte gebied neemt aanzienlijk toe

#### 5. Onderbouwing van het voorstel

Hieronder volgen de verwachte effecten op mainport en gevolgen voor de omgeving, bijvoorbeeld in termen van milieubelasting, risico's of hinder.

Een wijziging van de route zal weinig tot geen effect op de mainport hebben.

#### 6. Informatie over de wijze van uitvoering

De wijze van uitvoering is eenvoudig, de andere route is reeds voorhanden en deze moet worden gevolgd.

#### 7. Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden

Inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden: de route die gevolgd dient te worden bestaat al en derhalve kan hiermee direct worden begonnen.

#### 8. Conclusie

De startroute van de Polderbaan, die over Amsterdam geleid wordt, geeft daar veel overlast doordat de vliegtuigen nog maar net zijn opgestegen en zich zeer kort daarna boven de binnenstad van Amsterdam bevinden. Het is in de praktijk gebleken dat het vliegtuigen vaak niet lukt tegelijkertijd een scherpe bocht te maken en voldoende hoogte te winnen om de geluidsoverlast te kunnen beperken. Dit levert onnodige geluidsoverlast op. Eventuele calamiteiten tijdens deze manier van starten zouden kunnen leiden tot een enorme ramp omdat, indien vliegtuigen zich reeds boven de binnenstad van Amsterdam bevinden, deze geen uitwijkingsmogelijkheden meer hebben en het maken van een noodlanding vrijwel uitsluitend boven dichtbevolkt gebied plaats kan vinden. Hierom is het absoluut nodig de route op te heffen en alleen nog om Amsterdam heen te vliegen.