

V00148 Amstelveen

Verbeteringsvoorstel

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat biedt de gelegenheid om verbeteringsvoorstellen m.b.t de Schiphol geluidsproblematiek in te dienen. Ik maak daarvan graag gebruik met een voorstel in het kader van de tweede doelstelling: vermindering van overlast en veiligheidsrisico's (hier met name vliegveiligheidsrisico's).

Het voorstel betreft aanpassing van van het systeem van baankeuze (noise preferential runways), zoals vastgelegd in de AIP (Aeronautical Information Publication), EHAM AD 2.21 Noise abatement procedures, para 4.3 en wel subpara 4.3.3 Wind criteria.

De wind criteria en ook de zicht criteria in de AIP van Schiphol voldoen m.i. niet aan de desbetreffende ICAO criteria die zijn opgenomen in ICAO Doc. 8168 PANS-OPS waarnaar in de ICAO Annex 6 Aanbeveling 4.4.9.1 wordt verwezen. Zo staat de AIP 20 kt dwarswindcomponent bij 550 m zicht toe terwijl PANS-OPS een maximum component van 15 kt (incl. gusts) bij 1900 m zicht aanbeveelt.

Het is bekend dat het ongevalrisico progressief toeneemt bij start en landing bij harde dwarswind. Dit wordt o.m. geïllustreerd in een NLR presentatie getiteld "Safety aspects of aircraft operations in crosswind" op de 11th Annual European Aviation Safety Seminar (EASS '99) van de Flight Safety Foundation. Er is derhalve een goede reden om ICAO vliegveiligheidsgrenswaarden niet te overschrijden.

Een aspect van een dwarswindcomponent van b.v. 15 kt is dat die zich veelal voordoet bij een actuele wind van aanzienlijk meer dan 15 kt. Wijkt de windrichting (niet 90 gr. maar) b.v. 30 gr. van de baanrichting af dan impliceert 30 kt wind een dwarswindcomponent van 15 kt. Ergo, harde wind zal vaak een dwarswindcomponent van b.v. 15 kt veroorzaken. Bij harde wind blijven de mensen (en daar is het uiteindelijk alles om begonnen) binnen en houden deuren en ramen gesloten. Harde wind betekent ook dat het vliegtuigeluid veelal overstemd zal worden door het hoge natuurlijke achtergrondgeluid. Niettemin wordt een vliegtuig onder dergelijke omstandigheden m.i. onnodig door het preferential runway systeem naar een minder veilige baan gedirigeerd.

Een soortgelijke redenering geldt bij lage temperaturen en slecht weer.

Deze overwegingen alsmede de effecten van "gusts" en windrichtingsfluctuaties worden voor zover mij bekend niet of nauwelijks in beschouwing genomen bij het bepalen van de numerieke waarden van de geluidshinder en leiden tot baankeuzes die de vliegveiligheidsrisico's m.i. onnodig verhogen.

Mijn voorstel is om het "preferential runway" systeem voor Schiphol zodanig aan te passen dat bovenaangegeven gedachten worden verdisconteerd en dat o.a. bij harde wind een qua vliegveiligheid gunstiger dwarswind-baan wordt toegewezen. Ik ben graag bereid e.e.a. nader toe te lichten.

Hoogachtend,

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

xxxx xx Amstelveen

Tel. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX@XXXXX.nl