

V00021 Amsterdam

1. Zo snel mogelijk op alle banen de outer marker op 4000 feet brengen.
2. Geen parallele Kaagbaan. Er zijn al 5 noord-zuid banen. Behoeftte aan 2de Oost-west baan. De overheersende windrichting in Nederland is immers Westelijk

In de kern van het Schipholbeleid van het Directoraat generaal van de Luchtvaart staat o.a:
De overlast (geluid en uitstoot) en veiligheidsrisico's die de luchtvaart onvermijdelijk veroorzaakt in de omgeving zo veel mogelijk beperken.

Mijn voorstel is volledig in overeenstemming met deze doelstelling.

De huidige houding van Schiphol en de Luchtverkeersleiding tegen de final approach verhoging uitsluitend om capaciteits en economische redenen en verontachtzaming van de belangen van de burger is in direct conflict met deze doelstelling

De effecten zijn:

1. Aanzienlijk minder geluidsoverlast als gevolg van minder motorvermogen.
2. Aanzienlijk minder brandstof gebruik
3. Daardoor eveneens minder milieuverontreiniging
4. Aanzienlijk aangename daling voor passagiers
5. In overeenstemming met de wensen van vliegers
6. Op vrijwel alle grote luchthavens wordt het 4000 voet niveau aangehouden. 7. Weten we het weer beter?

Op redelijke korte termijn omdat het een computer aanpassingskwestie is



05.007149

FAX

Aan: Ministerie van Verkeer & Waterstaat

Company:

Nummer: 070 353 7895

Datum: 30 juli 2005

Onderwerp: Evaluatie Schiphol beleid

Pagina's: 1 (inclusief voorblad)

M/S/SG/PSG	dienst	298
DBS		
01 AUG 2005		
Behandeling:		
<input type="checkbox"/>	eindparaaf	LP/8
<input type="checkbox"/>	advies	
<input checked="" type="checkbox"/>	ambtelijk afdoen	
<input type="checkbox"/>	ter kennisgeving	
Vong nr:		Volg nr:
Afdoeing voor:		

In geval van problemen met verzending, bel svp onderstaand nummer

Opmerkingen:

Uw brief: 29 juli 2005
 Uw kenmerk: DGTL/05.004944
 Mijn kenmerk: V00021

Helaas heb ik in mijn voorstel met hiervoor genoemd kenmerk feet en meters verward. Wat ik bedoel is het volgende;
 Voor alle zes banen van Schiphol moet de finaJ approach op **4000** meter worden ingezet ea niet zoals nu op **2000** meter. Hierdoor wordt een grotere dalingshoek worden ingezet, die naar een CDA (continuous descent approach) toe gaat. Deze daling heeft aantal grote voordelen, zoals minder motorvermogen en daardoor minder lawaai en lagere uitstoot van milieu vijandige stoffen als roet en verbrandingsrestea
 Het is bovendien onjuist dat voor nachtelijk verkeer op de 06-24 wel CDA wordt toegepast en op de 09-27, waar dit veel meer noodzakelijk is niet. Schiphol maakt zich daarmee schuldig aan discriminatie van bepaalde groepen burgers.
 Op de meeste grote internationale luchthavens wordt overigens de CDA methode toegepast, zoals in o.a. Londen en Frankfurt.
 Ik verzoek u vriendelijk mijn voorstel in dier voege te wijzigen,
 Hoogachtend,

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART			
Reg. nr.	Copy ex		
Doss. nr.			
Datum:	- 4 AUG. 2005		
Afdoeingstermijn	1-9-2005		
Ter behandeling aan:			Opbergen
LH			