

Aan: projectbureau Evaluatie Schiphol

In het promotieblad Schipholland wordt omwonenden gevraagd met voorstellen te komen tot (verdere) verbetering van de situatie m.b.t. de luchthaven. Het mijne is:

Minder hinder van Schiphol: een baan erbij

1. beschrijving:

Aanleg van een nieuwe start/landingsbaan in NO/ZW richting.

2. motief:

De Polderbaan heeft wel vermindering en betere spreiding van de geluidshinder gegeven maar niet voldoende.

Nog steeds wordt de Buitenveldertbaan veel gebruikt bij (sterke) Westen- en Zuidwestenwind. Geen wonder, want in Nederland is Zuidwest en West nu eenmaal de meest voorkomende windrichting. Helaas kan de Kaagbaan niet alle verkeer verwerken en bij bepaalde windrichtingen is die ook minder geschikt voor landingen.

Een nieuwe baan dus die optimaal gericht is op de meest voorkomende windrichtingen, wat wel zal betekenen ongeveer dezelfde richting als de Buitenveldertbaan maar iets meer naar ZW/NO gedraaid. Het grote voordeel van zo'n baan is bovendien dat de uiterst hinderlijke starts naar het Oosten dan niet meer op de Buitenveldertbaan behoeven plaats te vinden. Deze starts zijn voor de bewoners van Amstelveen zeer hinderlijk geworden toen in de jaren negentig –een tijd na de Bijlmerramp- is besloten deze uitvliegroute iets naar het zuiden te verleggen.

3. onderbouwing:

Natuurlijk zullen velen, waaronder vooral de milieubeweging, zich tegen nóg een baan keren. Zij vrezen dat die gepaard zal gaan met een verdere uitbreiding van het vliegverkeer. Van meet af aan zal dus duidelijk gemaakt moeten worden, dat dát niet aan de orde is, dat het gaat om een verdere spreiding van de hinder.

Natuurlijk moet er ruimte gevonden worden en dat zal niet meevallen. Maar Schiphol studeert, zonder daar mee naar buiten te komen, al jaren op verdere uitbreidingsmogelijkheden. Er zijn ongetwijfeld al lang studies met allerlei varianten gereed. Natuurlijk kost zo'n oplossing veel geld dat minder snel wordt terug verdiend als daar geen extra vliegbewegingen tegenover staan zoals de ambitieuze Schipholdirectie het liefst wil. Maar met een verhoging van de start- en landingsrechten moet dat op te lossen zijn. Vliegen is inmiddels zo absurd goedkoop geworden dat een prijsverhoging nooit een probleem kan zijn. Uit maatschappelijk en milieu-oogpunt lijkt het zelfs zeer gewenst dat deze groei wat wordt afgeremd. Of er komt, in plaats van de BTW of de accijns op kerosine die nog altijd niet mogelijk schijnt te zijn, een heffing die dient ter financiering van de nieuwe baan.

Natuurlijk zegt de Schipholdirectie dat zo iets de concurrentiepositie van de luchthaven zal aantasten. Dat zegt ze altijd maar de andere Europese luchthavens kennen dezelfde problemen en de overheid moet toch afstand nemen en onderscheid maken tussen het bedrijfsbelang dat de directie onder het mom van nationaal belang nastreeft en het werkelijke nationaal belang. Die verhalen over het verslechterende vestigingsklimaat voor internationale ondernemingen (zie ook Gedeputeerde Hooijmaijers in Schipholland nr. 3. pag. 2) zijn wel erg bekend. In werkelijkheid laten die ondernemingen zich door een veelheid van factoren leiden waar de bereikbaarheid via Schiphol er maar een van is.

Het beleid moet dus niet worden gericht op een mengsel van *zoveel* mogelijk groei en toch zo min mogelijk overlast want dat kan niet. In plaats daarvan zal het beleid nu primair de overlast moeten aanpakken met beperkte groeimogelijkheden als gevolg. Schiphol heeft inmiddels die 'mainport' status wel bereikt en kan die met beheerste groei handhaven. De

overheid moet daarbij vooral controle op Schiphol houden en dus niet het belang in de n.v. verkopen of laten verwateren door een beursgang. Schiphol heeft dat geld helemaal niet nodig voor de kernactiviteiten: het faciliteren van het vliegverkeer als internationale luchthaven/mainport voor Amsterdam/Nederland.

4. effecten

Door de aanleg van een zesde baan zal zoveel mogelijk de zg. dubbeldoelstelling worden gerealiseerd. Geluidshinder is onvermijdelijk in de omgeving van een luchthaven maar er kan meer aan worden gedaan door de vliegbewegingen in ieder geval boven dichte bebouwing zoveel mogelijk weg te halen. Stillere vliegtuigen zijn ook nodig maar dat schiet niet op omdat de juist de grootste het langste meegaan en het meeste (Boeing 747!) lawaai maken. Economische groei is evenzeer van belang en die kan beter worden gerealiseerd door de beheerste toeneming van het vliegverkeer zoveel mogelijk te spreiden.

xxxxxxx

xxxxxxxxx

xxxx xx Amstelveen

n.b. ik ondersteun het 'boete voorstel'29A1. Ook over ons huis komen regelmatig vliegtuigen die de bocht naar de Buitenveldertbaan vanuit O. of Z.O. afsnijden en dat zijn altijd KLM toestellen, m.a.w. met piloten die de weg goed kennen!