

LS,

1. Voorstel

Mijn voorstel betreft de vermindering van geluidsoverlast alsmede verbetering van de veiligheid in Uithoorn en bestaat uit drie hoofdpunten:

- a. Het beschouwen van de hartlijnen van de uitvliegroutes van de Aalsmeerbaan als ideale lijnen waarvan slechts bij uitzondering wordt afgeweken
- b. Het stopzetten van de oostelijke route vanaf de Aalsmeerbaan voor zware vliegtuigen die de hartlijn onmogelijk kunnen volgen
- c. Vermijden van Uithoorn door vliegtuigen die vanaf de Buitenveldertbaan naar het zuiden wegdraaien

2. Motivering

Onnodige geluidhinder zou te allen tijde voorkomen moeten worden. Zoveel mag van Schiphol en vooral de overheden verwacht worden. De overlast in Uithoorn is groot en veelal onnodig. Verbetering van de situatie is mogelijk en noodzakelijk. De veiligheid is ook niet gediend bij zware vliegtuigen die alleen door volgas te geven in de lucht kunnen blijven in de bocht die zij vanaf de Aalsmeerbaan moeten maken om naar het oosten te kunnen vliegen. De noordkant van Uithoorn omvat de Legmeer, de grootste wijk met circa 5000 woningen, Zijdelwaard, en de negen flats van de Europarei. Als een -zoals altijd laaghangend - zwaar vliegtuig in die bocht naar het oosten een grote motorstoring krijgt is nergens meer speling voor en is moeilijk in te zien hoe de bebouwing van Uithoorn-noord bij neerstorten vermeden zou kunnen worden.

3. Onderbouwing

ad 1.a: Hartlijnen zouden moeten zijn wat het woord suggereert. Hartlijnen worden nu waarschijnlijk gebruikt als richtlijn voor het berekenen van de theoretische geluidhinder, maar niet als ideale lijn voor uitvliegend verkeer. Verkeer in zuidelijke richting vanaf de Aalsmeerbaan zou volgens de hartlijn niet over Uithoorn moeten vliegen, maar doet dat in de praktijk altijd. Men vliegt dus te ver naar het oosten. Verkeer vanaf diezelfde baan dat vervolgens afdraait naar het oosten vliegt vrijwel zonder uitzondering over de noordkant van Uithoorn of er vlak tegenaan. Tussen Uithoorn noord en Amstelveen ligt een leeg poldergebied van ongeveer zes kilometer. Daar loopt de hartlijn ook doorheen, maar niemand vliegt er. Dat de bocht wel gemaakt kan worden zodat inderdaad boven de polder gevlogen wordt, bewijst de uitzondering op de regel (minder dan 1 procent van de lichtere vliegtuigen). Overwegingen van brandstofkosten zijn hier schijnbaar van belang (een scherpe bocht zou immers meer brandstof kosten).

ad 1.b: Sommige hartlijnen zijn voor zwaardere vliegtuigen (wide-bodies) onhaalbaar. Juist die zware vliegtuigen geven - ook door hun lagere vlieghoogten - zeer veel overlast. In de wijk Legmeer in Uithoorn gemiddeld 85dBa. Als een hartlijn onhaalbaar is voor een bepaald type vliegtuig, moet dat vliegtuig niet via die route gestuurd worden. Bij gelijktijdig gebruik van de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan zouden wide-bodies met oostelijke bestemming over de Kaagbaan moeten worden gestuurd. Eenmaal boven zee kan dan de draai op veilige wijze en met veel lagere overlast in noordelijke richting gemaakt worden. Doordat inmiddels ook veel hoogte zal zijn gewonnen is de geluidsoverlast aan de grond dan al vele malen lager. Eventueel kan een route boven de waddeneilanden langs gevolgd worden.

Als de Kaagbaan gesloten is kunnen de wide-bodies met oostelijke bestemmingen vanaf de Aalsmeerbaan verder doorvliegen naar het zuiden totdat voldoende hoogte is gewonnen om op veilige wijze en met veel geringere overlast naar het oosten te draaien, danwel boven zee een koers naar het noorden te zetten totdat voldoende hoogte is bereikt om met geringe overlast naar het oosten door te vliegen, ook eventueel boven de waddeneilanden langs.

ad 1.c: Op dagen dat er geen verkeer is vanaf de Aalsmeerbaan is de kans groot dat de Buitenveldertbaan wel in gebruik is. Verkeer vanaf die baan met een zuidelijke bestemming volgt daarbij een route over Uithoorn. Ten oosten van Uithoorn is vrijwel geen bebouwing, maar alles komt over Uithoorn. Dus het aantal dagen dat het geheel rustig is boven Uithoorn is op de vingers van één hand te tellen. Een route ten

oosten van Uithoorn vermindert de totale geluidoverlast aanzienlijk en kost nauwelijks of geen brandstof: immers, boven Uithoorn draaien de vliegtuigen de gashandels gedeeltelijk dicht, waardoor hoogte verloren wordt die later weer goedge maakt moet worden.

4. Effecten mainport en omgeving.

ad 1.a: Effecten omgeving: aanzienlijk minder geluidoverlast, vermindering risico's, milieubelasting neutraal
Effecten Schiphol: neutraal (geen vermindering vluchten)

Effecten luchtvaartmaatschappijen: neutraal/zeer licht hogere brandstofkosten

ad 1.b: Eigenlijk is de huidige situatie onhoudbaar en wellicht onrechtmatig; de overlast is van een onaanvaardbaar niveau, en de risico's zijn veel te groot.

Effecten omgeving: belangrijke daling geluidoverlast, beperking risico's.

Schiphol: neutraal (geen vermindering vluchten)

Effecten luchtvaartmaatschappijen: marginaal hogere brandstofkosten: hoewel omvliegen uiteraard brandstof kost kan men zich daarbij bedenken dat volgeladen wide-bodies die naar het oosten vertrekken vrijwel zonder uitzondering verre bestemmingen hebben. Op het totale brandstofverbruik tijdens zo'n reis is de extra gebruikte brandstof tijdens de start nauwelijks relevant te noemen.

ad 1.c: Effecten omgeving: beperking geluidoverlast - eindelijk af en toe een dagje rust voor Uithoorn.

Milieubelasting neutraal.

Effecten Schiphol: neutraal

Effecten luchtvaartmaatschappijen: neutraal

5. Uitvoering

Voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen zijn geen technische voorzieningen nodig. De wijziging van de uitvliegroutes kan zover mij bekend bij een volgende update van de software van verkeersleiding en toestellen ingevoerd worden. Dit moet binnen enkele maanden geregeld kunnen worden. Verder zijn duidelijker instructies van Schiphol aan de maatschappijen nodig: het benadrukken dat onnodig vliegen boven bebouwd gebied de discussie rondom geluidhinder voor de commercieel betrokkenen zeer nadelig beïnvloedt.

Uitvoering kan dus op korte termijn plaatsvinden tegen minimale kosten, maar met grote winst voor de omgeving.

xxxxx

xxxxxxxxxxxx

xxxxxxxx Uithoorn

xxx@xxxxxx.nl