

V00061 Spaarndam

Compensatie

Alle slachtoffers van de Polderbaan dienen te worden gecompenseerd voor de onwaarschijnlijke hoeveelheid overlast die de baan met zich meebrengt voor voormalige stiltegebieden als Spaarndam, Castricum etc.

Het kan en mag niet zo zijn in Nederland dat een bedrijf honderden vierkante kilometers mag terroriseren, ook geen staatsbedrijf zonder voor de consequenties op te draaien.,

Met het geld dat verdient wordt op Schiphol, dé motivatie die wordt opgevoerd om de overlast te verdedigen, moet hoe dan ook allereerst gebruikt worden om de slachtoffers te compenseren.

Er is geen enkel bedrijf in Nederland dat op deze manier gedoogd wordt. Gelijke monniken gelijke kappen. De huidige situatie is oneerlijk voor andere bedrijven om het nog maar niet te hebben over de geterroriseerde bewoners.

De afname van waarde van de huizen zal niet tot nul worden gereduceerd maar op deze manier behouden ze meer hun marktwaarde dan dat er niets gebeurt.

Mensen kunnen weer slapen. Weliswaar niet met open ramen zoals vroeger maar wel slapen.

Mensen in ploegendiensten kunnen weer slapen. Gevaarlijke situaties in ziekenhuizen zijn reeds ontstaan doordat medewerkers slaapdronken hun werk moeten doen.

De onwaarschijnlijk discrepantie tussen wat V&W roept (het is stil in uw slaapkamer terwijl we ruim boven de 50 Dba meten) wordt wellicht teruggebracht tot op discussie niveau. Op dit moment is alles dat door overheden wordt geroepen aangaande Schiphol op voorhand een leugen tenzij het tegendeel bewezen wordt. En dat is zelden of nooit.

Zo snel mogelijk.

Al sinds 1 februari 2003, nu dus al ruim meer dan 2 jaar geleden (!!! 2 jaar onwaarschijnlijke herrie waar je niets tegen kan doen, stelt u zich dat alstublieft eens voor) is iets wat wellicht iets voor martelpraktijken maar niet om in te wonen.

Deskundig onderzoek, met grote hoeveelheden specialisten de isolatie aanpakken. Kosten mogen hoe dan ook geen rol spelen, dat doen ze tenslotte ook niet als het gaat over de uitbreiding van Schiphol (wat heeft dat inmiddels gekost en wat heeft het inmiddels opgebracht en wat heeft de baan te bieden ten compensatie aan de omwonenden?).

De handhaving van Schiphol op de huidige locatie is onmogelijk.

Sinds dat er gevlogen wordt vanaf Schiphol doet zich de problematiek voor van de geluidsoverlast. Hoe meer vluchten, hoe meer herrie.

Natuurlijk wil Schiphol groeien maar hiertegenover staat een enorme derving aan welzijn van de omgeving van Schiphol.

Derhalve dient er een afname van vluchten te komen op de huidige platforms van Schiphol.

Indien er nog meer groei dient plaats te vinden zal de infrastructuur rond Schiphol (A1, A2, A4, A9) aangepast te worden. De kosten hiervan zijn onnoemlijk groot.

De maatschappelijke kosten die luchtvaart midden in een stadsgebied (De Randstad) met zich meebrengt zijn enorm.

Niet alleen de geluidsvervuiling is enorm van het vliegverkeer (volgens kabinet twee keer het totale geluid van het treinverkeer in Nederland in een gebied van 55 bij 55 km) ook de uitstoot van rookgassen is ongewenst boven het dichtstbevolkte gebied van Nederland. Gassen houden zich niet aan uitvliegroutes.

Enorme gebieden die nu niet bebouwd kunnen worden in de Randstad vanwege de overlast komen weer ter beschikking van de economie te staan.

Alternatieven, zoals een platform in zee, kunnen een goede stimulering zijn van arbeidsontwikkeling in de Randstad.

Schiphol is al ruim te groot ondanks allerlei politieke maatregelen die V&W probeert te gebruiken.

Het extern groepsrisico is 1 van de factoren waarvan in de wet staat dat deze niet hoger mag zijn dan dat deze in 1990 was. Het RIVM, PNL, V&W geven allemaal toe dat dat niet haalbaar is tenzij er ergens anders gevlogen gaat worden.

De mogelijkheden tot het bouwen van andere platforms zijn legio waarbij opgemerkt dient te worden dat een platform in zee, met de huidige know how en de enorme hoeveelheid zandbanken die chemisch kunnen worden gehard, het meest voor de hand ligt. Studies zijn reeds verricht, technieken zijn verbeterd (dit in tegenstelling tot het stiller worden van vliegtuigen dan wel het weren van "herriebakken").

Het kan niet zo zijn dat de overheid 2 miljoen mensen in de Randstad mag terroriseren terwijl ieder ander bedrijf zich aan stringente regels dient te houden, Schiphol moet af van het imago een vrijstaat in Nederland te zijn. Helaas draagt de gehele politiek (kabinet + parlement) hier alleen maar aan bij.

Door op andere locaties Schiphol uit te breiden verschaft het de mogelijkheid Schiphol te laten groeien tot mainport. Zoals Rotterdam ooit het centrum was van maritiem vervoer van goederen met doorstroom naar het achterland, kan Schiphol dat doen voor luchtvaart.

Het probleem zit hem in de overlast die vliegverkeer met zich meebrengt. Onbeperkte groei kan alleen als Nederland tot woestijn wordt verklaard. Indien u nu de berekende contouren bekijkt ziet u al een enorme vlek. De vlek is in werkelijkheid nog veel groter maar dat heeft zijn redenen.

Schiphol zit dus al vrij ver over de grenzen van het toelaatbare heen.

Om een expansie te bewerkstelligen zal dat ergens anders moeten. Een platform in zee, slechts 5 km uit de kust is een oplossing zolang er met oosten wind maar niet richting kust wordt gestart.

Breng al het transit verkeer over naar dit platform zodat er 40% minder herrie voor de omgeving is.

Het overige verkeer kan prima vanaf Schiphol blijven vliegen, iedere extra kist zal moeten vertrekken / landen op het nieuwe platform.

De waarde van grond en huizen in Noord en Zuid Holland zullen met sprongen omhoog gaan. De infrastructuur rond Amsterdam hoeven niet met enorme bedragen te worden uitgebreid. Een halve volksverhuizing (Castricum, Spaarndam, etc) hoeft niet plaats te vinden. Mensen kunnen weer slapen.

De economie krijgt een prima impuls qua werkgelegenheid.

Het bouwen van een platform in zee heeft een goede uitstraling van High Tech land Nederland op de rest van de wereld.

De expansie vergeleken met de expansie in Noord Holland is onbeperkt.

Nadeel: het kost geld.

Zo spoedig mogelijk.

Tot de realisatie moet de overlast voor de omwonenden worden teruggebracht.

Helaas zit de overlast van vliegverkeer niet 'tussen de oren' zoals Neelie Kroes durfde te beweren vanuit Brussel en is het daadwerkelijk een vorm van terreur voor de omwonenden die geen enkele manier hebben om te ontsnappen aan gebulder.

Bovendien worden de huidige afspraken met voeten getreden, er MOET een oplossing komen, dit kan niet langer zo.

De ontwerpen en technieken liggen klaar, indien gewenst kan ik ze wel opzoeken maar naar het schijnt liggen de modernste versies ergens in een la op het ministerie van V&W. De politiek wil lijkt echter te ontbreken om ze ook eens door te lezen.

Er zijn verscheidene varianten denkbaar:

1) impregneren zandgrond. Bodem zet uit, komt omhoog, afpalen, asfalt erop, terminal naar de wal met een ondergrondse buis (zand is hiervoor prima geschikt), aansluiten met spoorweg en klaar. In eerste instantie is het platform in zee slechts bedoeld voor transit verkeer. De faciliteiten die Schiphol-land biedt zijn niet nodig.

2) Een drijvend platform dat gericht kan worden op de windrichting. Holle buizen verticaal, verankerd rond een spil. Het platform kan draaien tegen de windrichting in. In plaats van meerdere banen te moeten hebben vanwege weersomstandigheden verschaft een dergelijk platform meerdere mogelijkheden.


Spaarndam