

Verbetervoorstellen Schipholbeleid

17-06-2005

Verbetervoorstellen

- **Spreiding van de vliegtuigoverlast over de gehele regio, in plaats van de huidige concentratie van de hinder.**

Op dit moment is gekozen voor een gebruik van de luchthaven waarbij over minder dichtbevolkte gebieden wordt gevlogen. Spreiding van de vliegtuigoverlast zal het draagvlak van de luchthaven kunnen verbeteren. Immers, zowel de lusten als de lasten worden gelijkmatig verdeeld over de Schiphol regio.

Waarom mogen dichterbevolkte gebieden geen hinder ondervinden? Bewoners van minder dichtbevolkte gebieden profiteren economisch niet meer van de luchthaven of zijn niet meer frequente gebruikers van de luchthaven. Waarom mag Amsterdam geen of minder hinder ondervinden van Amsterdam Schiphol Airport?

Tevens wordt de overlast in minder dichtbevolkte gebieden wellicht anders ervaren dan in dichtbevolkte gebieden daar in dichtbevolkte gebieden vaak meer omgevingslawaaai aanwezig is.

- **Gelijkmatige verdeling van het startende en landende vliegverkeer over de beschikbare banen**

In het CROS verslag over het jaar 2004 blijkt dat ongeveer 70% van al het startende verkeer gebruik maakt van de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan.

Een meer gelijkmatige verdeling van het startende en landende verkeer zal de maatschappelijke onrust, in bijvoorbeeld de gebieden boven Schiphol zoals het veelvuldig in de media komende Castricum, kunnen afnemen. Immers, het banenstelsel wordt gelijkmatig gebruikt: niet alleen bewoners in een specifiek gebied worden extra zwaar belast.

- **Grote, zware toestellen (zoals de Boeing 747 & 777, MD11) uitsluitend laten vertrekken en laten landen vanaf en op de Polderbaan en Kaagbaan**

De Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan uitsluitend gebruiken voor kleinere en geluidarme toestellen.

Deze maatregel vereist wellicht extra coördinatie van o.a. de luchtverkeersleiding, echter deze maatregel zal het acceptatie niveau van het gebruik van de luchthaven kunnen vergroten.

- **Meer gebruik van de Buitenveldertbaan voor startend verkeer**

De Buitenveldertbaan geeft veel overlast voor landend verkeer omdat in dat geval over relatief dichtbevolkt gebied aangevlogen wordt. Echter, voor startend verkeer waarbij na de start direct wordt afgebogen richting het zuiden of zuidoosten wordt gebruik gemaakt van de buffer 'Het Amsterdamse Bos' waar een vertrekkend vliegtuig hoogte kan maken en zodoende minder overlast geeft. Op deze wijze worden Buitenveldert en Amstelveen ontzien.

- **Vermindering van het gebruik van de Aalsmeerbaan**

Het is anno 2005 niet meer (milieutechnisch) verantwoord een start- en landingsbaan zeer frequent te gebruiken waarbij de woningen en dus omwonenden zich letterlijk (!) aan het einde van de startbaan bevinden.

Tevens liggen woonwijken recht onder de uit- en aanvliegeroutes van de Aalsmeerbaan.

- **Verbetering van de communicatie**

De afgelopen jaren is er veelvuldig (bewust?) onjuiste informatie betreffende de luchthaven Schiphol naar buiten gebracht. Dit heeft ervoor gezorgd dat er een zeer sceptische houding is ontstaan tegenover de luchthaven. Juiste en niet gemanipuleerde informatie over de luchthaven Schiphol zal het draagvlak kunnen vergroten.

- **De 'hub' functie van Schiphol verminderen**

Ongeveer 50% van het totale verkeer op Schiphol is 'transit' verkeer. Deze vluchten en passagiers leveren economisch gezien veel minder op, belasten twee keer het milieu en leveren relatief weinig werkgelegenheid. Schiphol kan zich beter richten op kwaliteit in plaats van kwantiteit.

- **Alleen nog 'schone' en 'geluidarme' vliegtuigen toelaten tot schiphol**

Op deze wijze moet het mogelijk zijn Schiphol te laten groeien en in meerdere opzichten een 'quality airport' te worden: zoals eerder vermeld kwaliteit in plaats van kwantiteit (een luchthaven die bijdraagt aan het verminderen van de luchtvervuiling en de geluidsoverlast. Bijna een 'dubbel-doelstelling'...☺)

- **Verplaatsing van (vakantie) chartervluchten van Schiphol naar Rotterdam Airport en Eindhoven Airport en andere geschikte regionale luchthavens**

Door een verplaatsing van (vakantie) chartervluchten naar regionale luchthavens kan de lokale markt directer worden bediend, de overbelaste infrastructuur nabij Schiphol worden ontlast en de belasting van het milieu iets worden verminderd doordat reizigers niet naar Schiphol toe hoeven te reizen (vermindering van de reisafstand). Gezien de sterke toename van vliegvakanties moet het mogelijk zijn kosteneffectief regionale (vakantie) vluchten uit te voeren.

- **Nachtregime verlengen naar 23:00 uur tot 07:00 uur i.p.v. tot 06:00 uur**

Op deze wijze komt er een nachtregime beschikbaar van 8 uur.

Het moet mogelijk zijn om met behulp van een goede coördinatie in combinatie met de hoge piekcapaciteit van de luchthaven Schiphol, vluchten in plaats van na 23:00 uur (kort voor) 23:00 uur te laten vertrekken en na 07:00 uur te laten vertrekken in plaats van ervoor.

- **Cargo verkeer verminderen en verplaatsen naar andere luchthavens**

Gezien de zwaar overbelaste infrastructuur in de Schiphol regio en de te grote luchtvervuiling, waardoor op dit moment economische ontwikkeling vrijwel stil komt te liggen, zou het verminderen van niet strikt noodzakelijk verkeer een optie moeten zijn.

- **Heffen van BTW op vliegtickets, accijns op kerosine en een milieuheffing over de broeikas gassen welke bij Schiphol worden uitgestoten**

Het is onacceptabel dat de uitbreiding van het vliegverkeer op Schiphol de (economische) ontwikkeling van de regio afremt in plaats van vergroot. Zoals bekend: wegens een te ernstige luchtvervuiling is een verdere ontwikkeling van de Schipholregio op dit moment niet meer mogelijk.

Tevens is het maatschappelijk onacceptabel om het autoverkeer aan te pakken door onder andere de invoering van 'rekeningrijden' en het vliegverkeer (belastingvrij!) alle ruimte te geven waardoor het netto-effect van de maatregelen wellicht nihil is.

- **Onderzoek naar het gebruik van antigeluid en vliegtuiggeluid**

De laatste jaren is er, mede door meer onderzoek en betere technische middelen, meer aandacht voor het gebruik van antigeluid.

- **Verplaatsen van al het 'General Aviation' verkeer naar Lelystad Airport**

Op deze wijze kan de overbelasting van Schiphol verminderen. De reisafstand Schiphol – Amsterdam en Schiphol – Lelystad is bijna overeenkomstig.

- **Opheffen uitzondering turboprop vliegtuigen te laten afwijken van de standaard uitvliegroutes**

Turboprop vliegtuigen (zoals bijvoorbeeld een Fokker 50) zijn uitgezonderd zich te houden aan de standaard uitvliegroutes om de 'piek-capaciteit' van Schiphol nog meer te vergroten. Deze uitzondering wordt echter veelvuldig gebruikt 'bochten' te kunnen 'afsnijden' ten nadele van onwonenden welke meer geluidoverlast ervaren.