



Digitaal
beschikbaar

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. Projectbureau evaluatie Schipholbeleid
Postbus 90771
2509 LT Den Haag.

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: 30 JUNI 2005	
Afgelast op: 28 JUNI 2005	
L.H. [handwritten]	Ondergeten

Betreft: Evaluatie Schipholwet

Uithoorn, 27 juni 2005.

Ik maak gaarne gebruik van het recht dat ik als burger heb in het kader van de evaluatie van de Schipholwet. Ik doe dan ook de volgende verbetervoorstellen c.q. rechten:

- > **Het gebruik van de Aalsmeerbaan dient in overeenstemming gebracht te worden met de eisen volgens de PKB 1995, dwz dat de maximale geluidbelasting in overeenstemming is met de beperkingen zoals gegeven voor de indicatieve contouren en punt K.**

Hoewel het eigenlijk verboden zou moeten worden om in zuidelijke richting te starten vanaf de Aalsmeerbaan, omdat over dichtbevolkt gebied wordt gevlogen, wordt sinds de komst van de Polderbaan, de Aalsmeerbaan **meer** in plaats van het beloofde **minder** gebruikt. Volgens mij is zelfs ooit door Schiphol NV geopperd om de Aalsmeerbaan te sluiten met de komst van de Polderman, maar is dit later weer herzien.

Ik ervaar geen gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe beleid. De motie Eurlings, van Gijzel, Te Veldhuis uit 2001, waarin werd beloofd, dat de PKB Schiphol 1995 gelijkwaardig zou worden omgezet in de (huidige) nieuwe Luchtvaartwet.

Het kan niet zo zijn dat Schiphol NV boven de Wet leeft. De Wet dient dus gerespecteerd en nageleefd te worden ook door Schiphol NV. In de PKB werd o.a. afgesproken dat het gebruik van de Aalsmeerbaan verminderd zou worden met de komst van de Polderbaan. Dit is niet gebeurd, in tegendeel.

Indien de LVNL meer oog heeft voor de mensen op de grond, zou een selectie van lichte vliegtuigen bij het starten vanaf de Aalsmeerbaan de geluidsoverlast kunnen beperken.

W.

- *• **Herontwerp van de uitvliegroute vanaf de Aalsmeerbaan in zuidelijke richting zodanig dat uitvliegroute wordt aangepast aan het baanpatroon voor landende vliegtuigen, d.w.z. uitvliegen in een rechte lijn.**

Om Uithoorn West, Zuid en De Kwakel te ontlasten stel ik voor de uitvliegroute 18L LEKKO iets te verleggen. Indien men bij starts in zuidelijke richting de volledige startbaan gebruikt, selecteert op lichtere vliegtuigen en de rechte lijn volgt die ook gebruikt wordt voor landingen op de Aalsmeerbaan (dus een kaars rechte baan), zal de overlast in bovengenoemde gebieden sterk verminderen. Een vliegtuig stijgt sneller in een rechte baan, waardoor de overlast verder afneemt en er minder over bebouwd gebied gevlogen wordt. Er wordt dan voornamelijk over industrie- en kassengebied gevlogen in plaats van over dichtbevolkte gebieden. Bij het starten vanaf de Aalsmeerbaan in zuidelijke richting wordt nu over **dichtbevolkt** gebied volgens de rode contour in de afbeelding hieronder gevlogen. Het ligt meer voor de hand om **rechtuit te vliegen** volgens de **groen contour**; dat wil zeggen **over kassen- en industriegebied tussen Kudelstaart en De Kwakel** (zoals nu ook al bij het landen op de Aalsmeerbaan gebeurt).



W/

- ***Herontwerp van het routesysteem zodanig dat uitvliegroute 18L ARNEM/ANDIK ofwel geheel vervalt ofwel uitsluitend kan worden gebruikt door licht vliegverkeer dat in staat is het theoretische grondpad over de Bovenkerkerpolder nauwkeurig te volgen.***

De uitvliegroute 18L Arnhem/Andik ten noorden van Uithoorn, bezorgt thans veel overlast voor de aanliggende woongebieden in Uithoorn. Door de krappe bocht die vliegtuigen hier op lage hoogte maken, is de hinder relatief erg groot en is het voor vliegtuigen moeilijk om het geluidsoptimale vliegpad te volgen.

- ***Het gebruik alle banen tezamen dient in overeenstemming gebracht te worden met de eisen volgens de PKB 1995, op het gebied van fijn stof, NO, NO₂, CO, CO₂ etc.***

Nederland is één van de meest vervuilde landen ter wereld als het gaat om de luchtkwaliteit. Schiphol NV levert hier een zeer negatieve bijdrage aan: van [illegale] kerosinelozingen tot NO_x. Speciaal de verontreiniging door gebruik van de Aalsmeerbaan dient beperkt te worden, omdat de uitvliegroute over relatief dichtbevolkte gebieden gaat.

Een van de doelstellingen van de evaluatie van de Schipholwet is: "Het vergroten van het draagvlak en (terug)winnen van vertrouwen in het Schipholbeleid". Ik verwacht met mijn voorstellen hieraan een bijdrage te leveren en wens u allen veel wijsheid toe bij de evaluatie. Fair play, please.

Hoogachtend,