

Amstelveen, 10 januari 2024

## Zienswijze op het Ontwerpactieplan Omgevingslawaai Schiphol 2024-2029

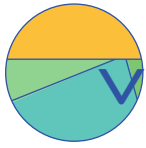
De Vereniging Amsteloever verenigt vrijwel alle bewoners van de Amsteldijk Noord en de Middelpolder, gemeente Amstelveen, en bestrijkt een woongebied dat grotendeels recht in het verlengde van de Buitenveldertbaan ligt. In dit gebied wordt al vele jaren ernstige hinder ondervonden van landende en vooral ook van startende vliegtuigen. Deze hinder treedt zowel overdag als 's nachts op. De leden van de Vereniging hebben moeten constateren dat de hinder in de loop der jaren steeds is toegenomen. Zij hebben de indruk dat de Buitenveldertbaan -die van alle banen het meest over dichtbevolkt gebied gaat- meer wordt gebruikt dan strikt noodzakelijk zou zijn op grond van windrichting en -sterkte.

In ieder geval is de hinder groter dan uit de kaarten in en bij het plan blijkt. De gele 55dB contour (bijlage D) beslaat alleen de eerste huizen op de Amsteldijk Noord, net onder de Kalfjeslaan. De vluchten op de Buitenveldertbaan zijn inmiddels (en ook al in 2021) helemaal uitgewaaierd richting Ouderkerk. Daardoor valt ons woongebied waarschijnlijk ook niet in de metingen en daarmee ook niet in de controles door de Inspectie. De kaart geeft niet de werkelijk gevolgen routes en daarbij behorende hoge geluidsbelasting op het overige deel van de Amsteldijk Noord en de Middelpolder weer. Op het buiten de gele contour vallende deel van de dijk komen de vliegtuigen vaak recht over, dus de belasting is hier hetzelfde als aan het begin van de dijk bij de Kalsjeslaan.

Beleid dat gebaseerd is op foutieve contouren kan voor 'ons' gebied dus nooit tot minder geluidshinder leiden. Er moeten ook meetpunten buiten de contouren in 'ons' gebied komen. Dan pas kan blijken wat de werkelijke geluidsbelasting is en kan hierop ook gehandhaafd worden.

Wij zijn ervan overtuigd dat er de afgelopen jaren veel maatregelen zijn genomen, maar moeten helaas de constatering in het Plan 'Ondanks alle inspanningen is er geen sprake van een absolute afname van geluidhinder' onderschrijven. De conclusie dat dit komt door de 'groei van het aantal vluchten' is volstrekt logisch en die delen wij. Even logisch is de grootste beperking van de hinder te zoeken in een beperking van het aantal vluchten. Het kabinet is hiervan ook overtuigd en de minister van IenW heeft dan ook eerder voorgesteld het aantal vluchten in 2024 te beperken tot 430.000. Om voor ons onduidelijke redenen is dit aantal later weer verhoogd tot 452.500. Het schijnt daarbij ook nog de vraag te zijn of dit mogelijk is vanwege de houding van de Europese Commissie en van een Amerikaanse budget luchtvaartmaatschappij.

Dat het effect van minder vliegverkeer zeer groot is, hebben de bewoners van Amstelveen Noord en Amsterdam Buitenveldert mogen ervaren tijdens de corona periode. Een terugkeer naar die situatie lijkt illusoir maar alleen een zo groot mogelijke beperking kan voldoende effect hebben.



Het voorlopige cijfer over 2023 van 483.000 geeft wel aan dat krachtige maatregelen nu geboden zijn. Daarin is een grote rol weggelegd voor de sector zelf. Volgens het plan zijn er veel maatregelen genomen 'met steun van de luchtvaartmaatschappijen', maar dat waren acties die slechts marginaal effect hadden cq. zullen hebben. Dat de maatschappijen -de KLM voorop- niets voelen voor beperking van hun zakelijke activiteiten is begrijpelijk. De door henzelf als belangrijkste aangevoerde maatregel is de komst van stillere vliegtuigen. Onlangs heeft Transavia met veel tam tam één (1!) zo'n machine in dienst genomen op een vloot van 89. Het zal nog zeker tien jaar duren voor alle vliegtuigen die van Schiphol gebruik maken 'stil' zijn en dan nog is stil een relatief begrip. Een hogere frequentie zal een mogelijke geluidsreductie per vliegtuig teniet doen. De vraag rijst voorts waarom de Nederlandse overheid niet toetst aan WHO normen. In ieder geval dient een zo midden in de stedelijke bebouwing gelegen luchthaven in principe 's nachts gesloten te zijn.

Alleen de overheid zal dus maatregelen kunnen nemen die leiden tot minder vliegbewegingen met als onvermijdelijk gevolg krimp van de sector, in het bijzonder van de KLM. De overheid kan daarbij gebruik maken van haar positie als aandeelhouder van Air France-KLM. Evenzeer geldt dit voor de staat als aandeelhouder van Schiphol. Het belang van Nederland zal daarbij heroverwogen moeten worden. Een kritisch onderzoek van het belang van de luchthaven als 'hub' is dringend nodig (heeft Nederland echt behoefte aan een directe verbinding met Las Vegas?) en de argumenten 'economisch belang' en werkgelegenheid' moeten beter worden afgewogen. Vluchten minder dan 700 km moeten zo snel mogelijk vervangen worden door goede treinverbindingen. De Nederlandse overheid dient initiatieven te nemen voor een 'masterplan' uit te voeren met Europese middelen.

Buiten het kader van dit Plan valt dat iedere vermindering van het vliegverkeer ook andere gunstige milieu-effecten heeft. Prijsbeleid is dan ook van groot belang.

Een kleine bijdrage tot minder geluidshinder kan een verkorting van de perioden van groot onderhoud van de banen zijn. Dat dit steeds 6 tot 7 weken zou moeten duren is voor ons onbegrijpelijk; met hogere investeringen moet dit zeker aanzienlijk korter kunnen.

Peter Hesp  
Voorzitter Vereniging Amsteloever