

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

Uithoorn, 27 juni 2005.  
Betreft: Evaluatie Schipholwet

Met beide handen grijpen wij deze mogelijkheid aan om een reactie te kunnen uitbrengen op de Schipholwet. Met de overgang van de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving 1995 (PKB) naar de nieuwe Schipholwet zijn er ons inziens nogal wat zaken veranderd en helaas niet in het voordeel van onze gemeente Uithoorn. De komst van de Polderbaan en de daardoor toegenomen overlast in onze regio heeft heel wat reacties bij ons losgemaakt. Meer dan 1700 mensen uit onze gemeente hebben spontaan gereageerd en hebben zich aangemeld bij ons Platform Overlast Schiphol Uithoorn. Een deel van de reacties sturen wij u hierbij toe als bijlage **(bijlage 2)**. Het platform onderschrijft deze reacties.

### Algemeen

In de PKB werd het gebruik van het luchtruim in de omgeving van de luchthaven nauwkeurig vastgelegd voor de periode tot 2015. Daarbij werd als één der basisprincipes gehanteerd het vermijden van vliegen over aaneengesloten bebouwing. Als gevolg daarvan kregen de Kaagbaan en de nieuwe Polderbaan prioriteit, terwijl de andere banen zouden worden ontzien. Bij de Wet Luchtvaart 2003 werd, nadat Schiphol inmiddels het voordeel had geïncasseerd in de vorm van de ingebruikname van de Polderbaan, het systeem plotseling omgegooid. De afgesproken bescherming tegen geluidhinder via de indicatieve contouren werd vervallen verklaard en in plaats van een aanzienlijke vermindering kreeg de Aalsmeerbaan een potentiële verdubbeling van het verkeer te verwerken. Op deze manier werd vooral Uithoorn met de lasten opgezadeld, tegen alle afspraken in.

Niet alleen de hoeveelheid verkeersafhandelingen, maar ook de wijze waarop het startende verkeer van de Aalsmeerbaan wordt afgehandeld, leidt in alle delen van Uithoorn tot veel geluidshinder en toenemende ergernis. Vooral de uitvliegroute 18L (voorheen 19L) ARNEM/ANDIK is daar al vele jaren lang de oorzaak van.

Hoewel deze route ontworpen is om het luchtverkeer op een behoorlijke afstand ten noorden van Uithoorn naar oostelijke richtingen te voeren, blijkt de route tengevolge van de (te) krappe bocht niet vliegbaar. Het gevolg is dat veelvuldig op geringe hoogte over stedelijk gebied wordt gevlogen. De combinatie van beide bovengenoemde factoren heeft er inmiddels toe geleid dat de oorspronkelijke 35KE-contour tot aan de bebouwing van Uithoorn is opgeschoven, terwijl die volgens de beloften van de PKB in de buurt van het veilingcomplex te Aalsmeer zou hebben moeten liggen

Bijgaand vindt u onze verbetervoorstellen en een toelichting. Wij willen hierbij heel duidelijk stellen dat het eigenlijk niet gaat om een wens tot verbetering, maar meer om een dringend verzoek tot honorering van eerder door de overheid gedane beloften en toezeggingen. De luchtvaartsector was sinds 1995 bekend met het zogenaamde "knelpunt Uithoorn" en had daar rekening mee moeten en kunnen houden. In de afgelopen jaren is onder meer in het kader van beroepsprocedures bij de Raad van State toegezegd dat het "knelpunt Uithoorn" een expliciet onderwerp zou vormen van de Evaluatie van wet en stelsel zoals die momenteel aan de orde

is. Ondanks het feit dat wij verwachten dat u zich hieraan zult houden, menen wij er toch goed aan te doen om onze voorstellen gedetailleerd te onderbouwen.

## **VERBETERVOORSTELLEN**

***(1) 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.***

Wij ervaren 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.

Wij willen de nadruk leggen op de rechtsprincipes van onze rechtsstaat. Als we de overheid niet meer kunnen vertrouwen, is dat een ernstige zaak. In de PKB werd o.a. beloofd, dat de Zwanenburgbaan, de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan zouden gaan worden ontzien met de komst van de Polderbaan. Dit is niet gebeurd met de Aalsmeerbaan.

***2) Herontwerp van het routesysteem zodanig dat uitvliegroute 18L LEKKO 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 stellen wij voor de uitvliegroute 18L LEKKO iets te verleggen en Handhavingspunt 26 niet oostelijk maar westelijk te passeren (zie **bijlage 7**). Indien men bij starts in zuidelijke richting de volledige startbaan gebruikt en de rechte lijn volgt die ook gebruikt wordt voor landingen op de Aalsmeerbaan (dus een echte rechte baan), zal de overlast in bovengenoemde gebieden sterk verminderen. Bovendien zal een vliegtuig wanneer het rechtuit kan vliegen sneller stijgen dan wanneer het een bocht moet maken. Relatief gezien zal er door het sneller op hoogte zijn, minder overlast zijn en bovendien wordt er minder over bewoond gebied gevlogen, beide zijn uitgangspunten van het beleid.

***3) 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 Arnem/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 uitgangspunt voor de bepaling van de ligging van de luchtverkeerswegen is geweest dat ze zo min mogelijk boven woongebieden zijn gelegen. De uitvliegroute 18L Arnem/Andik met een korte linker bocht voldoet hier niet aan.. De actuele vliegroute, (zie Fanomos plaatje in **bijlage 4**) toont aan dat de meeste vliegtuigen niet langs maar over Uithoorn vliegen. Blijkens de nu beschikbare informatie kan het daar ook niet aan voldoen omdat er een ontwerpfout in zit, bekend als “Knelpunt Uithoorn”. De praktijk strookt niet met de verwachtingen.

Ons voorstel is om de ontwerpfout te laten vervallen. Dit kan door bij starten dezelfde route te volgen als bij de door ons voorgestelde route 18L LEKKO en dan om de Ronde Venen te vliegen (zie **bijlage 7**) en Handhavingspunt 26 niet oostelijk maar westelijk te passeren.

Het idee om de scherpe linkerbocht na take off er uithalen is niet nieuw en is reeds voorgesteld door een MER werkgroep, zie Milieueffectrapport Schiphol 2003, onderzoeksbijlage Overige aspecten, deel 1, Hoofdstuk: Evaluatie van vertrekroutes, zie **bijlage 5**.

Wij stellen veel vertrouwen in deze werkgroep die uit de volgende organisaties bestond: OND, RLD/NLA, AAS, CGS, KLM, LVNL, HDL, RLD/DLB, NLR. Het concrete voorstel in cursief is de letterlijke tekst van deze werkgroep.

*De huidige route tussen Amstelveen en Uithoorn opheffen en situeren tussen Aalsmeer en Uithoorn door naar het zuiden en dan om de Ronde Venen heen- linksom draaien.*

Bovendien levert de huidige route een forse belemmering voor toekomstige woonbebouwing in de regio. Wij stellen voor om deze uitvliegroute om te zetten naar een nog zeer zelden te gebruiken route, waardoor de geluidsbelasting in het gebied flink lager wordt dan nu het geval is. De bouwbeperking kan dan in dit gebied vervallen, waardoor een hoogwaardige woningbouwlocatie kan worden gerealiseerd.

De beperking van het gebruik van de Aalsmeerbaan zou ons inziens ook recht doen aan de oorspronkelijke opzet van het gebruik van deze baan, zoals vastgelegd in de PKB Schiphol 1995

### **Onderbouwing van de voorstellen**

Door de voorgestelde omleggingen van de uitvliegroutes verwachten wij dat het aantal woningen in Uithoorn dat in de 35 Ke zone valt, terug zal gaan van 350 naar minder dan 10, en het aantal woningen in de 20Ke zone drastisch zal dalen, zie **bijlage 6**. Dit voorstel zal ook een zeer gunstig effect hebben op de 1000 woningen die in aanbouw zijn in de Legmeer West in Uithoorn. Die komen met dit voorstel ook ruim buiten de 35 Ke zone te liggen.

Wij citeren uit de tekst van de bovengenoemde werkgroep (zie **bijlage 5**):

*Vliegtechnisch is deze aanpassing zeker beter en qua spreiding ook beter beheersbaar. Het wegwerken van een grote bocht direct na take off is altijd een goede zaak. Het vliegpad wordt beduidend langer en loopt langer samen met vooral ook de westelijke routes.*

*Totaal gezien in de “vermijdbare hinder sfeer” waarschijnlijk een verbetering met name in Uithoorn Noord. In hoeverre de wijziging acceptabel is voor het milieu kan alleen met een berekening in kaart worden gebracht”.*

### **Consequenties van de voorgestelde wijzigingen voor de mainport en de overlast van die mainport in de omgeving**

We hebben de consequenties van de voorgestelde wijziging geanalyseerd. **Bijlage 3** toont het resultaat. Heel belangrijk is dat de geluidhinder nagenoeg niet verplaatst wordt naar andere gemeenten. Niet alleen de gemeente Uithoorn maar ook De Ronde Venen en Amstelveen gaan erop vooruit.

Ook de MER werkgroep (zie Milieueffectrapport Schiphol 2003) kwam tot een belangrijke conclusie. Hier volgt de letterlijke tekst, in cursief, van de bovengenoemde werkgroep op de wijziging van de uitvliegroute:

*Invulling van vermijdbare hinder. Grote verbetering voor noordelijk Gooi. Verslechtering daarentegen voor Breukelen. Nominale ligging route komt dicht bij Utrecht.*

### **Mogelijk tijdpad voor implementatie en noodzakelijke voorwaarden voor implementatie.**

De implementatie van de wijziging zal enige tijd in beslag nemen. Volgens het LVNL, waar wij een gesprek mee hebben gehad over ons voorstel, kost het implementeren zeker een jaar. De LVNL omarmt het idee omdat het de veiligheid verhoogt, wat bij hen de hoogste prioriteit heeft. Bij de vorige evaluatie zijn er door gebruikmaking van verouderde kaarten en grote tijdsdruk helaas verkeerde beslissingen genomen.

### **Inschatting of de voorgestelde verbetering een wijziging van wet- of regelgeving vergt, of niet en inclusief toelichting.**

De voorgestelde verbetering is een verandering van de vliegroute waardoor de wet aangepast zal moeten worden.

### **TENSLOTTE**

Een van de drie doelstellingen van de evaluatie van de Schipholwet is "Het vergroten van het draagvlak en (terug)winnen van vertrouwen in het Schipholbeleid". Voor wat betreft Uithoorn kunt u deze doelstelling bereiken door:

- Onze voorstellen over te nemen en uit te voeren
- De gedane beloften na te komen onder het motto: beloofd is beloofd

Mede namens meer dan 1700 inwoners (**bijlage 1**) sturen wij u deze reactie toe. Alle namen en adressen van de ondertekenaars vindt u bij deze brief.

Secretaris Platform Overlast Schiphol Uithoorn

Bijlagen:

- 1) **Namen + adressen sympathisanten POSU**
- 2) **Reacties bewoners**
- 3) **Criteria Toetsingskader effecten voorstel POSU**
- 4) **FANAMOS plaatje van december 2004**
- 5) **Kopie van verslag werkgroep tbv MER 2003**
- 6) **Tekening grenzen KE zone (nu en na implementatie van ons voorstel)**
- 7) **Tekening uitvliegroutes (voor en na implementatie van ons voorstel)**

## Bijlage 2

### Enkele reacties uit een totaal van honderden van bewoners uit de Gemeente Uithoorn

Zelf heb ik 14 jaar in Uithoorn gewoond. Vervolgens 2 jaar in Amsterdam om vervolgens weer terug te keren in uithoorn in een koophuis. Per 13 oktober 2004 woon ik hier weer in de Meerwijk. Het eerste wat mij met name opviel is de toename van de herrie van vliegtuigen. Deze is absoluut gestegen ten opzichte van 2 jaar geleden. Vooral in het weekend merk ik het goed op het moment dat ik 'probeer' uit te slapen. De vliegtuigen komen zo frequent over dat als het geluid van de ene net aan het wegsterven is, het geluid van de volgende alweer luider wordt. U kunt zich voorstellen dat ik daar absoluut niet vrolijk van wordt. Tevens was het in de zomermaanden al zo dat als ik bij mijn ouders in uithoorn in de tuin zat er om de 5 minuten een vliegtuig zo laag over kwam dat we elkaar niet meer konden verstaan. Als dit nog erger gaat worden dan houdt ik mijn hart vast voor de komende zomer!

-----

Zoals u schrijft in uw brief, zijn wij geen klagers, het went wel. Toen wij in 1974 hier kwamen wonen, dachten wij dat inderdaad. Het lawaai was immers wel te verdragen. Nu in 2004/2005 wordt het langzamerhand niet te verdragen. Gesprekken, telefonisch of onder vier ogen worden gehinderd en zijn niet meer te verstaan. Rust in tuin is nauwelijks meer aanwezig.

-----

Wij zijn de extra overlast de laatste tijd meer dan zat! Wij hopen dat dmv het platform invloed kan worden uitgeoefend op de vliegbewegingen boven Uithoorn. Indien er een nieuwsbrief o.i.d. bestaat zouden wij deze graag ontvangen. Wij weten uw site nu ook te vinden en zullen daar regelmatig een blik op werpen.

-----

Heel goed initiatief dit platform. Het is echt ongelooflijk wat er allemaal gebeurt. Als bewoner binnen de Legmeer kan ik over de toegenomen geluidsoverlast meepraten. Ongelooflijk boos kan ik over de onrechtvaardige gang van zaken worden. Meestal 's avonds rond het journaal moet ik een paar keer mijn tv harder en zachter zetten.

-----

Ik ben van mening dat het geluidsoverlast de laatste maanden verergerd is. Iedere keer als er een vliegtuig over gaat trillen de sluitingen van de keukenramen en dit geeft vreselijk veel lawaai. graag wil ik op de hoogte gehouden worden over acties en dergelijke.

-----

De geluidsoverlast in Uithoorn is ook toegenomen. Bijna om de minuut gaat er wel 1 over en laag! Graag laat ik mijn stem horen als inwoner van Uithoorn.

Ook ik heb, in de 8 jaar dat ik nu op de Elsschotlaan woon, geconstateerd dat het vliegtuiglawaai de laatste jaren alleen maar toeneemt. Diverse malen heb ik gebeld met het klachtencentrum CROSS, alwaar je heel vriendelijk te woord wordt gestaan, maar waar vervolgens geen enkele actie wordt ondernomen om de geluidsoverlast te verminderen.

-----  
Dit afgelopen weekend hebben de vliegtuigen non stop over ons huis gevlogen. We realiseren ons dat we in de omgeving van Schiphol wonen en dat enige geluidsoverlast daarbij hoort, maar het is momenteel onmogelijk om zelfs binnenshuis bijvoorbeeld met een normaal volume naar de TV te kijken (en dus luisteren). Het aantal vliegtuigen dat boven ons huis vliegt, en ook de tijdsblok waarin dit gebeurt neemt de laatste weken sterk toe. Ook valt op dat de vliegtuigen daarbij steeds lager vliegen.

-----  
Sinds 3 jaar geleden wij in Uithoorn zijn komen wonen, merken wij duidelijk dat de vliegtuigoverlast van Schiphol enorm is toegenomen. Wij vinden dat de enige oplossing van dit conflict is dat Schiphol verhuisd naar zee, net zoals in Hongkong is gebeurd. Het zou in het begin veel geld kosten. Maar uiteindelijk is goed voor alle partijen. Zo lang Schiphol zich bevindt in het dichtste bewoond gebied van Nederland, kan Schiphol niet onbeperkt groeien. Zolang wij Schiphol als onze buurman hebben, zullen wij nooit rust hebben.

-----  
Wij wonen nu ruim 29 jaar met veel plezier in de Legmeer en willen dat dan ook graag zo houden. Maar helaas is het vliegverkeer met name boven de Legmeer de laatste tijd enorm toegenomen met al de lasten die daarbij horen.  
Als wij om 20.00 uur naar het journaal willen kijken dan dendert er regelmatig weer zo'n giga vliegtuig over, de ramen denderen er bijna uit. Het geluid wordt dan onverstaanbaar dus TV zonder geluid.  
Afgelopen zomer was het zelfs zo erg, het was erg warm, we zaten in de tuin met kennissen, ik loop met een dienblad met koffie en gebak de tuin in, er kwam weer een groot toestel over en die gooide er zoveel zwarte troep uit dat ik alles in de vuilnisbak kon mikken. Gebak, koffie alles was zwart. Heel smerig.  
Ik heb gebeld maar werd van het kastje naar de muur gestuurd, uiteindelijk was er iemand zo vriendelijk die er een notitie van wilde maken. Dus dat er wat moet gebeuren lijkt mij duidelijk.

-----  
Ik ben inderdaad zo'n burger die zoiets heeft van, ja hallo, we willen toch ook allemaal op vakantie met het vliegtuig.  
Dus niet zeuren maar accepteren.  
Maar ook ik erger me de laatste tijd kapot aan de overlast.  
Ik moet 's-avonds de t.v. harder zetten bij het journaal anders hoor ik het niet.  
Als ik met mijn zus bel moeten wij het gesprek onderbreken als er vliegtuigen overkomen.  
En nog veel meer van dat soort kolder.  
Het is toch te gek dat er met ons totaal geen rekening meer word gehouden alleen met de jongens met bakken geld en macht.  
Ik moet wel eerlijk zeggen dat ik zelf 8 jaar (hier in Uithoorn) heb gestreden voor een zaak met ook veel overlast en dat ik de strijd heb op gegeven na allerlei leugens en doofpot methodes dus ik wens jullie heel veel succes.  
p.s. dit stukje typen kostte mij 5 minuten.  
Er zijn 4 vliegtuigen over gekomen, leuk he.

-----  
Voorheen hadden we (jaren geleden) niet zo'n last van de uitvliegroute van de Aalsmeerbaan, omdat de meeste vliegtuigen een rechte uitvliegbaan hadden.  
Welnu een paar jaar geleden is besloten om op 300 voet een haakse bocht in te zetten tussen Uithoorn en Amstelveen in en vervolgens over Nes aan de Amstel uit te vliegen. Als je goed kijkt dan kunnen kleinere kisten tot 150 pax. deze manoeuvre wel aan.  
Maar bijvoorbeeld 747, 767 etc. kunnen dat niet, gevolg is dat wij een veel te laag vliegende grote machines over ons

heen krijgen.

Ik verwacht zeker met zware wind uit het z.w. ooit windshearing zal op treden en een kist zal crashen op de Legmeer en daar lig ik wakker van,  
(kom zelf ook uit de luchtvaart en weet er alles van)

-----

Ik meet geregeld het lawaai van overvliegende vliegtuigen.

Hierbij is mij opgevallen dat dit ook varieert al naar gelang het weer, is het zwaar bewolkt dan wordt er lager gevlogen, het lijkt wel of er dan gedacht wordt : " ze zien me toch niet". Het nadeel van de woningen in onze straat is ook dat zij haaks op de vliegrichting zijn gebouwd wij krijgen het lawaai dus eerst van voren en later van achteren te horen waarbij het lawaai ook nog eens door de voor en achter ons gelegen woningen worden gereflecteerd.

Het hoogste aantal DB's tot nu toe door mij gemeten is " 103 "

s' Zomers is er haast niet meer buiten te zitten, het is dan een constante ergernis.  
Als u hier wat aan kunt doen, heel graag.

-----

Zolang ik hier nog woon zal ik het Platform ondersteunen. Het feit dat ik ga verhuizen heeft echt o.a. te maken met de gewijzigde wegvliegroutes.

-----

Was al van plan t.z.t. het huis te verkopen en elders in Uithoorn te gaan wonen. Inmiddels is dat gewijzigd, helaas, in: buiten Uithoorn, weg van die rotherrie!

-----

Vorig jaar zijn wij verhuisd van Amstelveen naar Uithoorn. Hoewel we in Amstelveen veel dichterbij Schiphol wonen, hebben we gemerkt er in Uithoorn meer (geluidsover)last van te hebben.

-----

De hoogte van het toestel is mede bepalend voor de geluidsoverdracht. D.w.z. er is sprake van een hoogte waarop het toestel toch de maximale geluidsafgifte levert en een zodanige hoogte heeft dat het geluid over een relatief groot gebied uitwaaiert. Dit is boven met name Uithoorn en De Kwakel het geval. Ik heb enkel jaren geleden mijn huidige woning gekocht omdat er in dat stukje sprake was van "luwte" qua geluid in het banenstelsel. Inmiddels ben ik bedrogen uitgekomen.

-----

Ik heb een maand geleden met de GG en GD overleg gehad over de schadelijke effecten van kerosine dampen. Aangezien wij wekelijks minimaal 2 keer daarmee te maken hebben heb ik hierop een vraag gesteld aan de GG en GD. Hier blijkt nooit onderzoek naar gedaan te zijn. Wel is uit onderzoek gebleken dat mensen die in de korte nabijheid van een snelweg wonen een grotere kans heb op luchtwegaandoeningen, stress en kanker. Geeft toch te raden wat het gevolg op lange termijn zal zijn mbt het lozen van kerosine boven een woonwijk.

Zeker afgelopen zomer was het soms bar en boos.

We werden er zenuwachtig van.

Soms leek het net of de vliegtuigen de slaapkamer in kwamen. En dat is echt niet overdreven

-----

Geld lijkt in alles leidend te zijn, zeker bij Schiphol.

Geluid kun je nog meten, maar ik zou wel eens willen weten hoeveel mensen geestelijk lijden onder de geluidsoverlast.

Ik bedoel dan lijden in de brede zin van het woord, het harder moeten zetten van de tv (zoals gisteravond en zondag bv), het slecht in slaap kunnen komen door het lawaai, het irriteren aan het lawaai.

-----

Wonende in de legmeer is het mij uiteraard ook niet ontgaan dat de overlast van vliegtuigen de laatste 2 jaar is toegenomen.

Behalve de enorme herrie die sommige toestellen produceren, waardoor je soms de televisie harder moet zetten om het nog te kunnen verstaan, maak ik mij de laatste tijd ook steeds meer zorgen om de rest van ons woonmilieu. Af en toe, als je 's morgens naar buiten stapt hangt er, ik kan 't niet anders zeggen, een kerosine walm over de wijk. Dit kan niet goed zijn voor je gezondheid. Ik lees hier echter maar weinig over in de reacties van de andere mensen. Dit lijkt mij toch ook een aandachtspunt.

-----

De laatste maanden onaanvaardbare geluidsoverlast boven Uithoorn. Waarom moet er dwars over het dorp worden gevlogen? Soms zeer laag door vrachtvliegtuigen. Mijn vrouw werkt in het onderwijs en moet regelmatig haar lessen onderbreken vanwege het lawaai. Wij hebben last tijdens gesprekken, tv kijken, radio luisteren. Ook worden we in de ochtend vroeg in de slaap al gestoord. Wij vinden dat de overlast het karakter krijgt van geluidsterreur!!!! Naast de overige overlast van stank van Cindu, lawaai uit de flats en van een wielervederbaan is het leefmilieu inmiddels goed verpest. Ik weet dat klagen zinloos is, maar toch maar. Schiphol rot op; de zee in zou ik willen zeggen.

-----

Ik belde nooit naar de klaaglijn; afgelopen zomer wel circa 4 keer omdat het inderdaad ondraaglijk was in ons tuintje. Vliegtuigen kwamen pal over de huizen en tuintjes. Ik proefde ook kerosine

-----

Ik vond het nooit zo nodig om actie te voeren maar sinds de laatste zomer gebruiken sommige vliegtuigen zo ongeveer ons dak als landingsbaan. Naast de godsgrouwelijke herrie die het oplevert kan het snuiven van kerosine niet gezond zijn voor een mens. Ook de dikke laag zwarte smurrie op de tuinmeubelen is zo af en toe aanleiding om emigratie te overwegen.

-----

---

Gezien mijn overgevoeligheid voor het geweldige vliegtuiglawaai zijn wij in 1978 gevlucht uit Amsterdam-Buitenveldert naar het toen rustige Uithoorn, mijn geboorte dorp. Helaas, "Vluchten kan niet meer", maar mijn, ons, woongenot wordt ernstig aangetast. Wanneer ik teveel lawaai maak in mijn huis, mogen de burens klagen en staat ras de politie voor de deur. Geef ik geen gevolg aan het bevel van de Hermandad, kan ik aangeklaagd worden wegens geluidsoverlast en een veroordeling verwachten. Een fikse boete kan het vervolg



zijn. Hoe zit dat met Schiphol? Kan ik Schiphol ook voor de rechter dagen en schadevergoeding eisen wegens verminderd woongenot of waardevermindering van mijn woning? Het zijn zo maar een paar vragen! Klagen bij Cros doe ik al veelvuldig, maar kennelijk moet er eerst iets echt misgaan.

-----

Woensdagavond tussen half 8 en 10 voor 10 me weer eens vreselijk liggen ergeren aan het vliegtuiglawaai. Geen radio aan en het is erg moeilijk me te concentreren of om me te ontspannen. Een machteloos gevoel als je dan ook nog eens leest hoe er in de milieu-monitor van Schiphol tegenaan gekeken wordt, nog geen 1 % van de bewoners van Uithoorn klaagt, dus eigenlijk is er geen geluidsoverlast! valt wat mij betreft in de categorie beleid in Nederland tav vluchtelingen geslaagd want er melden zich minder vluchtelingen aan de ongelijke verdeling van de welvaart in de wereld is zo erg nog niet want de mensen uit de Derde wereld klagen niet eens, ze zijn daar heel gelukkig of een ieder de tijd, de mogelijkheid, de moed, het geduld heeft om voortdurend de overlast te melden....

Je krijgt er zowat een dagtaak bij Stel gewoon een objectieve meter in en je hoeft daar niet meer over te debatteren Een reactie naar de milieu-monitor lijkt me in ieder geval op zijn plaats

-----

Ik vind de manier waarop Schiphol ons behandeld schandalig! Ik ben jaren geleden gestopt met klagen omdat ik het gevoel had dat er toch niets mee gedaan werd. Het klagen vormt voor mij een nieuwe aanleiding om te klagen. Namelijk over het klagen zelf. Het kwam regelmatig voor dat je erg lang moest wachten voor er opgenomen werd. En als er dan eindelijk werd opgenomen, werd de verbinding ook nog al eens weer verbroken. Eigenlijk zou het een 0800 nummer moeten zijn.

-----

Natuurlijk moet er gevlogen worden, dat begrijpt ieder mens. Maar het is toch vreselijk dat je niet eens rustig in je tuin kunt genieten van de vogels en de andere geluiden van de natuur.

Vooraf in de zomer is het een ergernis. Wij hebben regelmatig mensen uit het buitenland op bezoek en die zijn echt geschokt door het lawaai! Het gesprek valt dan ineens stil en we wachten rustig af tot het vliegtuig weg is.

-----

Waarom moet heel Nederland voor 19 euro naar Barcelona of Istanbul kunnen vliegen, terwijl wij daardoor niet eens meer in onze eigen achtertuin kunnen zitten?!

Vliegen "om" Uithoorn heen. Nu komen de vliegtuigen zelfs al enige tijd over mijn huis heen. 't Is om dol van te worden, bovendien schaadt het onze gezondheid. Economie prima, maar dan maar tot op zekere hoogte. Ergens is een grens !!

-----

---

Ik ben zelf nog maar een kind maar ik vind het heel irritant als er vliegtuigen overkomen terwijl ik tv aan het kijken ben! Ik moet dan de ondertiteling van teletekst(voor doven) aanzetten om er nog iets van te horen. Tijdens de les in de klas komt er heel vaak een vliegtuig over, echt irritant!

-----

Helemaal niets doen kan ik niet. Maar ik heb de moed allang opgegeven. Als Schiphol iets wil, dan gebeurt dat, desnoods wordt de wet aangepast. Als je vaak belt i.v.m. geluidsoverlast, dan wordt je (denigrerend) een notoire klager genoemd in de persberichten. Ieder vliegtuig zou verplicht alsvorens de startbaan op te gaan, over een weegbrug moeten rijden, om op overbelasting te worden gecontroleerd. Met vrachtbrieven kan gerommeld worden.

-----

Vandaag 11 februari was weer zo'n dag met constante herrie. De laatste twee jaar is de geluidsoverlast gigantisch toegenomen. Een gesprek kan je niet meer voeren zonder je stem te verheffen. Als ik naar muziek luister moet ik de cd harder zetten bij de stillere gedeeltes, WANT JE HOORT HET NIET. JE HOORT ALLEEN DIE ROTHERRIE. Er is geen minuut zonder die herrie. Het ene vliegtuig is nog niet weg of het andere vliegt al weer LAAG boven je huis. Ik denk dat er harde acties gevoerd moet worden. Praten en ludiek protesteren wordt niet serieus genomen door de politiek. Misschien kunnen we met z'n allen de N201 blokkeren, zodat geen bus of taxi of wie dan ook op Schiphol kan komen en z'n vliegtuig mist. Misschien wordt dan serieus geluisterd naar de mensen in Uithoorn dat dit zo niet langer kan.

-----

Ik heb een zoontje van 2-1/2 jaar die huilend wakker wordt en niet stil te krijgen is als de vliegtuigen laag overkomen met veel lawaai. En wel zo vaak na elkaar dat het lawaai van de een nog niet weg is en de volgende komt alweer, zoals in de week van 7 februari tot 14 februari. Een paar van dit soort dagen achter elkaar, zo kom je heel wat slaap tekort !

-----

Sluit de Aalsmeerbaan, zoals Schiphol enkele jaren geleden beloofde, zodra de Polderbaan in gebruik was genomen.

---

## Bijlage 3

|   |     |
|---|-----|
| <i>Criteria toetsingskader:</i>                   |     |
| <b>milieu/omgeving (lasten) mainport (lusten)</b> |     |
| • (geluid-)hinder                                 | ++  |
| • geluidbelasting                                 | ++  |
| • slaapverstoring                                 | 0   |
| • veiligheidsrisico's                             | +   |
| • luchtverontreiniging                            | 0   |
| • gezondheidseffecten                             | +   |
| • beleving  | ++  |
| • (groei van) werkgelegenheid                     | +   |
| • economische meerwaarde                          | 0   |
| • bereikbaarheid –                                | +   |
|   |     |
| <i>Andere mogelijke aspecten:</i>                 |     |
| Verplaatsen geluidsoverlast                       | ++  |
| Geur overlast                                     | +   |
| Beheersing van overlast en risico's               | +   |
| Vliegtechnisch                                    | ++  |
| Vliegzone aantasting                              | -   |
| Extra berekeningen nodig                          | -   |
| Afhandelings capaciteit                           | 0/- |
| Flexibiliteit banengebruik                        | 0   |
| Economisch belang Mainport                        | +   |
| Ontwikkeling Schiphol                             | +   |
| Uitvoering motie Baarda                           | +   |
| Invloed Handhavingpunten:                         |     |
| Nr 25 Uithoorn Centrum                            | +   |
| Nr 26 Uithoorn West                               | -   |
| Gevolgen Gemeenten                                | ++  |
| Gevolgen Rijksoverheid                            | 0   |
| Draagvlak bevolking                               | ++  |
| Draagvlak gemeenten                               | +   |
| Schiphol als goede buur                           | +   |
|   |     |
| <i>Ruimtelijke ordening:</i>                      |     |
| Bereikbaarheid Schiphol                           | +   |
| Infrastructuur                                    | +   |
| Woningbouw omgeving Schiphol                      | ++  |
| Vestigingsklimaat bedrijven                       | +   |
| Files rondom Schiphol                             | +   |
|   |     |

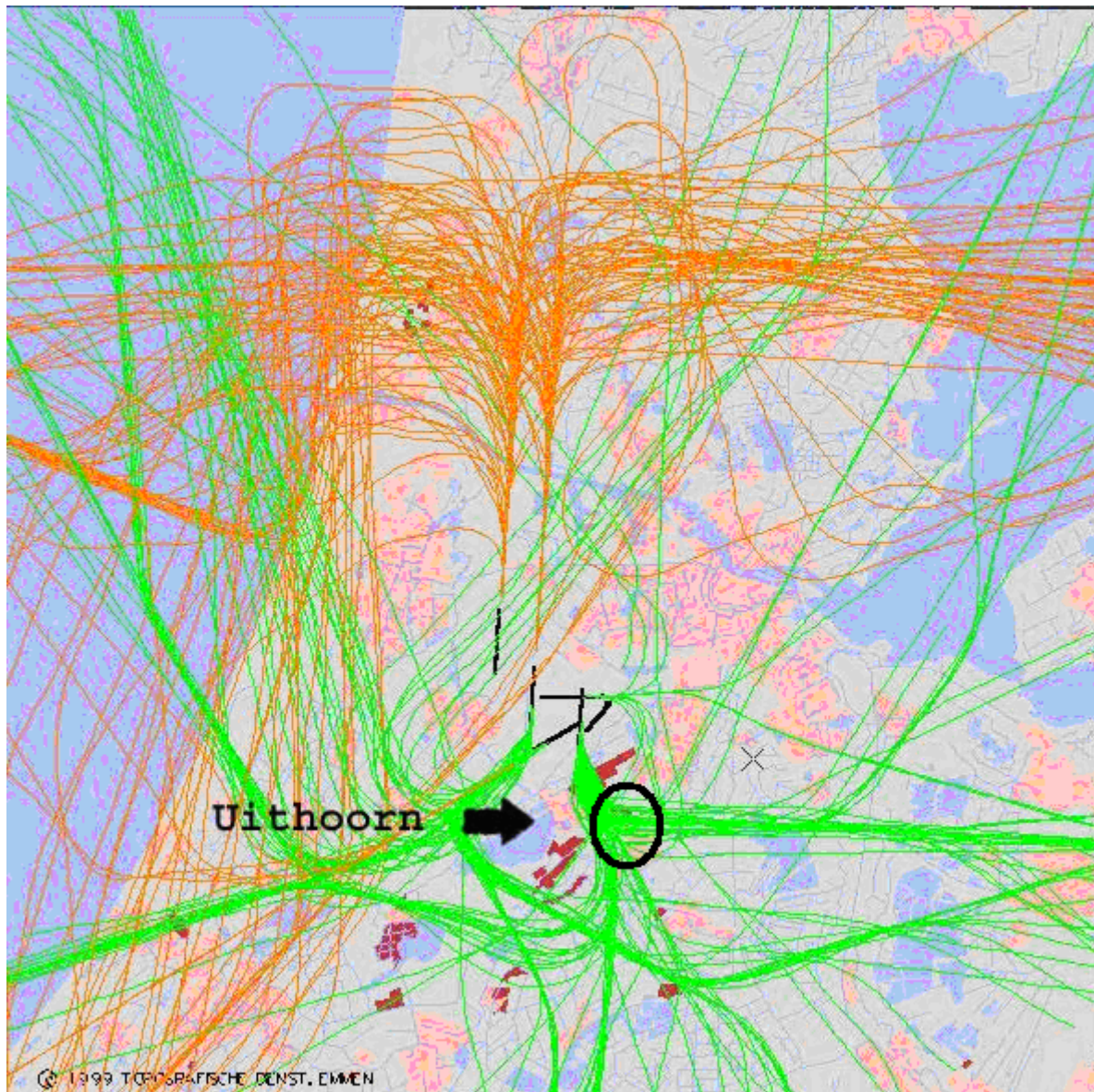
### Effecten bij het implementeren van het aanpassen van de uitvluchtroute 18L

- ++ belangrijk positief
- + positief effect
- 0 neutraal
- negatief effect
- belangrijk negatief effect

## Bijlage 4

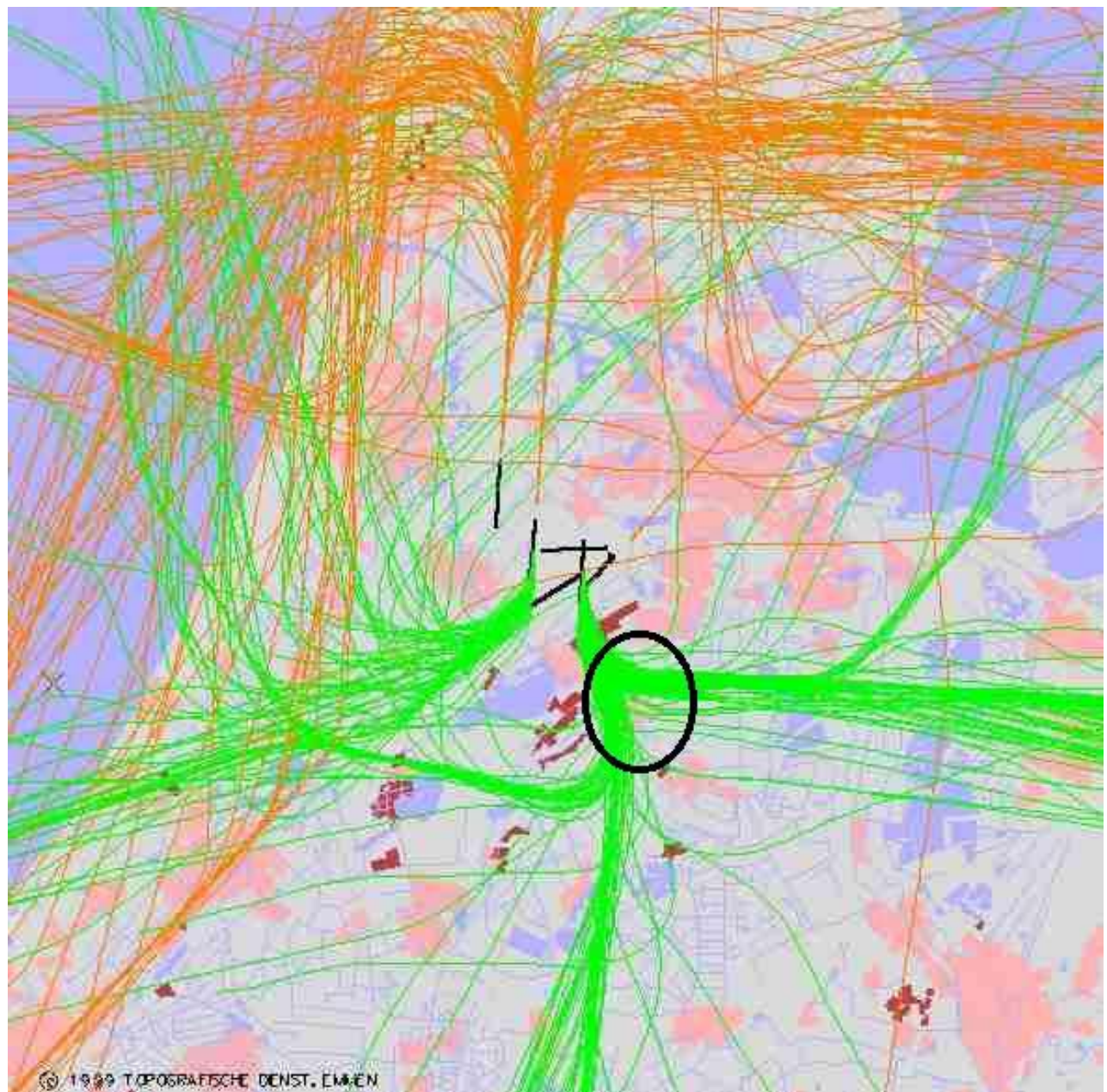
### Het actuele baangebruik

Het figuur toont aan dat de actuele uitvliegroute 18L ARNEM/ANDIK met de scherpe bocht naar links moeilijk gemaakt kan worden, waardoor over Uithoorn wordt gevlogen. Op de figuur is Uithoorn daardoor bijna onzichtbaar.



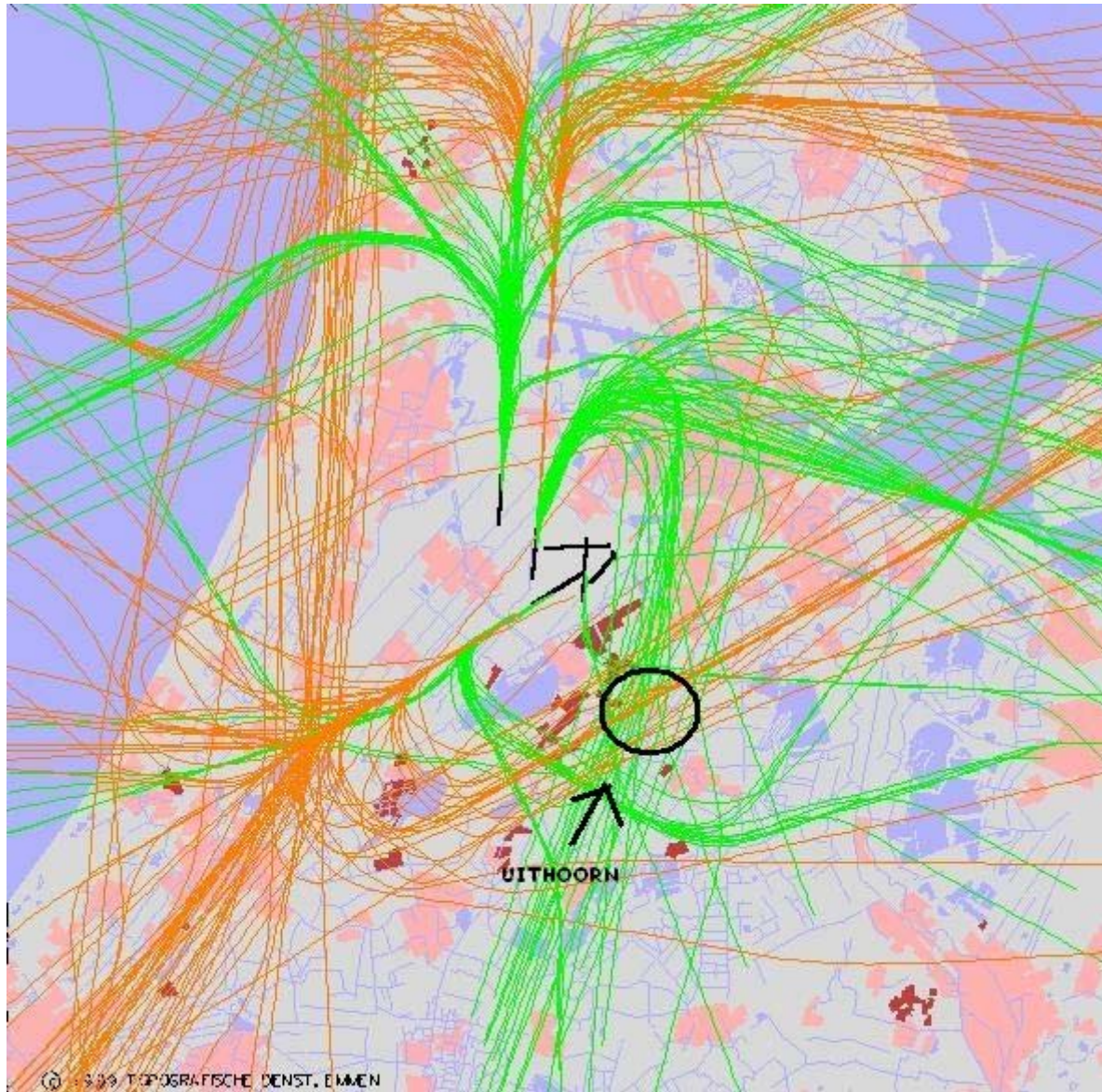


Nog een willekeurige dag waaruit blijkt dat de Aalsmeerbaan wel heel veel overlast bezorgd in Uithoorn. Als je goed kijkt, zie je in de cirkel nog net een stukje bebouwing van Uithoorn.





Ook bij het gebruik van andere start- en landingsbanen is Uithoorn het knooppunt van overkomend vliegverkeer. Zie ook bijgaand Fanomos plaatje van 7 februari 2005.



## Bijlage 5

Tabel uit de bijlage van de ME 2003

### BAAN 19L

| nr<br>corr | SID        | Voorstel<br>wijziging /<br><i>Ingebracht<br/>door</i>   | Weging<br>M | Weging<br>E | Weging<br>Nav | Discussie / Opmerkingen  | Consequentie<br>(operationeel)  | Invoeren  |
|------------|------------|---|-------------|-------------|---------------|--|---|---|
| 35         | ANDIK<br>1 | Draai naar<br>inbound<br>PAMPUS iets<br>later inzetten<br>/ <i>LI</i>   | +           | +/-         | +/-           | Vraag komt in eerste instantie voort uit het verzoek daartoe vanuit de milieuhoek ondersteund door het CGS om Weesp te mijden. Operationeel acceptabel. Inbound PAM van de banen 19L, 19R en 24 komen hierdoor op één lijn te liggen (één radiaal waarde).   | Klein, ietsje langer vliegpad<br>Aanpassing<br>AIP/Aanwijzing   | JA/nee  |
| 36         | ANDIK<br>2 | De huidige route tussen Amstelveen en Uithoorn opheffen en situeren tussen Aalsmeer en Uithoorn door naar het zuiden en dan zuid van- en om de Ronde Venen heen-linksom draaien tot interceptie inbound PAM / <i>LI</i> . | +           | --          | +/-           | Speciale aandacht is hier op zijn plaats gezien de politieke gevoeligheid in Uithoorn versus de geluid beleving door de bevolking. Tevens is dit een onderwerp wat ook in de Raad van State aandacht heeft.<br><br>Vliegtechnisch is deze aanpassing zeker beter en qua spreiding ook beter beheersbaar. Het wegwerken van een grote bocht direct na T/O is altijd een goede zaak. Het vliegpad wordt beduidend langer en loopt langer samen met vooral ook de westelijke routes. De samenloop in afstand met de ARNEM blijft ongeveer identiek met de huidige situatie.<br><br>Totaal gezien in de vermijdbare hinder sfeer waarschijnlijk een verbetering m.n in | Zone wordt beïnvloed.<br><br>Berekening noodzakelijk.<br><br>Flink langere route. Invloed op afhandelings capaciteit.<br><br>Aanpassing<br>AIP/Aanwijzing | ja/NEE<br><br>Afhankelijk berekening en discussie |

|    |       |  |   |    |     |  |  |   |
|----|-------|--|---|----|-----|--|--|---|
|    |       |  |   |    |     | Uithoorn Noord. De zone wordt beïnvloed / grote wijziging. In hoeverre de wijziging acceptabel is voor het milieu kan alleen met een berekening in kaart worden gebracht.  |  |   |
| 37 | ARNEM | ARNEM route verleggen naar het zuiden tussen Aalsmeer en Uithoorn door waarna zuid van de Ronde Venen aansluiting op de lijn SPL-ARNEM wordt verkregen via de track tussen NV-EH151 / LI | + | -- | +/- | <p>Speciale aandacht is hier op zijn plaats gezien de politieke gevoeligheid in Uithoorn versus de geluid beleving door de bevolking. Tevens is dit een onderwerp wat ook in de Raad van State aandacht heeft.</p> <p>Mogelijk door de elders voorgestelde uitbreiding van de Schiphol TMA in ZO-lijke richting.</p> <p>Vliegttechnisch is deze aanpassing zeker beter en qua spreiding ook beter beheersbaar. Het wegwerken van een grote bocht direct na T/O is altijd een goede zaak. Het vliegp pad loopt langer samen met de westgaande routes. ARNEM wordt heel vroeg afgesplitst van de ANDIK-1 (35).indien deze laatste noord van Uithoorn blijft liggen. Wordt de ANDIK-1 (35) vervangen door voorstel ANDIK-2 (36) dan afsplitspunt qua afstand ongeveer ongewijzigd.</p> <p>Invulling vermijdbare hinder. Grote verbetering voor noordelijk Gooi. Verslechtering daarentegen voor Breukelen. Nominale ligging route komt dicht bij Utrecht.</p> | <p>Zone wordt beïnvloed.</p> <p>Berekening noodzakelijk</p> <p>Langer samengaan met de andere SIDs behalve ANDIK-1 (35)</p> <p>Aanpassing AIP/Aanwijzing</p> | <p>JA/nee</p> <p>Afhankelijk van uitbreiding SPL TMA (ZO) en de discussie berekening zone</p> |



## Bijlage 6

35 Ke zone voor en na implementatie voorstel

### Huidige Situatie



### Voorgestelde Situatie



# Bijlage 7

## Voorgestelde uitvliegroute

