



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
XXXXXXXXXXXX
Projectleider evaluatie Schipholbeleid

Assendelft, 21 juni 2005

Betreft: verbetervoorstellen Assendelft

XXXXXXXXXXXX

Langs deze weg willen wij gebruik maken van de mogelijkheid om verbetervoorstellen in te dienen i.v.m. de evaluatie van het Schipholbeleid.

Sinds de opening van de Polderbaan ondergaan wij in Assendelft dagelijks (dag en nacht) de enorme stroom vliegtuigen die van en naar Schiphol gaan. Toen in november 2003 ook de Zwanenburgbaan weer in gebruik werd genomen werd het voor ons helemaal duidelijk wat het nieuwe vijfbanenstelsel voor Assendelft ging betekenen.

Assendelft heeft een **dubbele belasting** gekregen, want de vliegtuigen naar de Zwanenburgbaan en de Polderbaan gaan landend gelijktijdig over Assendelft heen. Dit komt neer op meer dan zeventig vliegtuigen per uur, met een geluidsbelasting tussen de 65 en 95 decibel (een jaar lang gemeten door stichting geluidnet op het adres Deutzhof 26).

Assendelft is sinds die tijd veranderd van een rustiek dorp naar continue HERRIE!!!

Dit is absoluut niet goed voor de gezondheid van de Assendelvers, het geeft irritaties, stress, slapeloosheid, concentratiestoornissen, mogelijk leerproblemen bij de kinderen en gehoorbeschadigingen. Dan hebben we het alleen nog maar over de geluidsbelasting. De kerosine-uitstoot/ uitlaatgassen en het fijne stof die de vliegtuigen over ons neerstrooien kunnen op de langere termijn zelfs chronische longproblemen (CARA), allergieën en kanker veroorzaken.

Uit bovenstaande blijkt dat het nu toch wel de hoogste tijd is dat er verbeteringen komen voor Assendelft om ons dorp weer leefbaar te maken.

Allereerst het feit dat Assendelft dubbel belast wordt door zowel de Zwanenburgbaan als de Polderbaan. Dit moet toch anders kunnen. Assendelft ligt tussen de weilanden waarom vliegen de vliegtuigen dan niet over die weilanden, maar exact boven het dorp?

Verbetervoorstel 1: Vliegtuigen die landen op de Zwanenburgbaan mogen niet over het bewoonde gedeelte van Assendelft vliegen, maar ten oosten (tussen Assendelft en Westzaan) over de weilanden. Pas daarna, 11 kilometer voor de Zwanenburgbaan, worden de vliegtuigen gegrepen door een bakem om ze veilig naar de landingsbaan te leiden.

Vliegtuigen naar de Polderbaan zouden nog meer ten westen van Assendelft over de weilanden kunnen vliegen en niet over het bewoonde gebied.

Dit geeft een WIN-WIN-situatie: Schiphol kan de vraag van landende vliegtuigen afhandelen (het aantal dat nu ook gebruikelijk is), daar verandert niks aan en Assendelft is verlost van de vliegtuigen die naar de

Zwanenburgbaan gaan. Dat geeft verlichting want juist de dubbele belasting geeft zo'n enorme overlast. Vliegtuigen die naar de Polderbaan vliegen blijven dus ten westen van Assendelft boven de weilanden. Dat was toch ook de bedoeling van het hele vijfbanenstelsel, vliegen over de weilanden en niet over bewoond gebied??

Verbetervoorstel 2: Na een landingspiek van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan rust creëren door beide banen te sluiten en de Buitenvelderbaan te openen tot de volgende landingspiek. Of te wel het spreiden in tijd, hierdoor wordt er een eerlijkere verdeling over de regio bewerkstelligd. Eerlijke, evenredige verdeling van alle vijf banen maakt het dragelijker, omdat de overlast eerlijk over de regio wordt verdeeld. Weer een WIN-WIN situatie: Schiphol kan de beoogde vliegtuigen afhandelen en de omgeving heeft op gezette tijden gewoon rust.

Verbetervoorstel 3: Polderbaan afwisselend gebruiken als start- en landingsbaan op dezelfde dag als de wind dit toelaat. Hierdoor worden er ook rustmomenten gecreëerd.

Verbetervoorstel 4: Hoger aanvliegen: de vliegtuigen vliegen al zover vóór Schiphol extreem laag. Hierbij denken wij aan in glijvlucht landen en snel opstijgen naar grote hoogte.

Verbetervoorstel 5: Het vliegtuiggeluid meten in plaats van berekenen met veel meer meetpunten dan de 35 die er nu zijn. Meten op de plaatsen waar de overlast zit en daarop handhaven door een onafhankelijke instelling (bijvoorbeeld een Luchtvaartschap).

Verbetervoorstel 6: Het invoeren van een maximum norm voor hoe vaak en hoeveel vliegtuigen over een gebied mogen komen. Nu zijn wij 24 uur per dag, 7 dagen per week flink de klos. Dus zoveel per dag (niet dag en nacht) en zoveel dagen per week (dus niet alle dagen van de week). Dit eerlijk verdelen over alle vijf de banen (en niet vooral de Polderbaan en Zwanenburgbaan).

Nog enkele algemene opmerkingen:

- Stop de groei van Schiphol op deze locatie, denk aan Lelystad, Maastricht, Eindhoven, Groningen, of een vliegveld in zee.
- Nachtregrime uitbreiden van 23.00 tot 7.00 uur, zoals gebruikelijk op andere Europese vliegvelden.
- “Stillere vliegtuigen” geven misschien wel minder geluid, maar de uitlaatgassen/ het fijne stof blijven.

Uit bovenstaande verbetervoorstellen blijkt dat er genoeg aanpassingen mogelijk zijn om het woon- en leefgenot in Assendelft te herstellen.

Wij willen graag op de hoogte gehouden worden van de verbeteringen voor Assendelft.

Met vriendelijke groet, namens Platform Vliegtuigoverlast Assendelft.

XXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXX XX Assendelft
XXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXX
XXXX XX Assendelft

XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX XX
XXXX XX Assendelft



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
T.a.v. drs XXXXXX
Projectleider evaluatie Schipholbeleid

Assendelft, 30 juni 2005

Betreft: aanvulling bij verbetervoorstel 5 Assendelft

Geachte heer XXXXXX

Langs deze weg wil ik een aanvulling geven bij de verbetervoorstel 5 van het Platform Vliegtuigoverlast Assendelft.

Dit verbetervoorstel gaat over het uitbreiden van de meetpunten en het meten op de plaatsen waar de overlast zit.

Sinds 28 juni 2005 heeft Schiphol meetgegevens online van de NOMOS meetpunten, die ik vandaag bekeken heb.

Wat mij meteen opviel is dat de meetpost in Assendelft NIET op de plek meet waar de meeste overlast zit. Deze meetpost kan namelijk op deze plek de vliegtuigen landend naar de Polderbaan niet meten. En meet dus voornamelijk de Zwanenburgbaan.

In mijn ogen hoort er een extra NOMOS meetpunt in Assendelft te staan dat WEL alle vliegtuigen meet. Dit meetpunt moet veel meer naar het zuiden van Assendelft, bijvoorbeeld ter hoogte van de T-splitsing Dorpsstraat/ Zaandammerweg. Deze meetpost zal dan de landende vliegtuigen op de Polderbaan én de Zwanenburgbaan meten en dat komt overeen met de overlast die wij hier in Assendelft dagelijks ervaren. (dubbele belasting). Tevens meet dit meetpunt de stijgende vliegtuigen vanaf de Polderbaan.

Wat er nu gemeten wordt via het NOMOS systeem komt dus absoluut niet overeen met de werkelijkheid. Het lijkt in Assendelft wel mee te vallen, terwijl dat absoluut niet zo is. Met de juiste locatie van een NOMOS meetpunt wordt de echte dagelijkse overlast zichtbaar en daarop kan dan gehandhaafd worden.

Met vriendelijke groet,

XXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXX XX Assendelft
XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXX