

XXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXX XX KUDELSTAART

College van Burgemeester en Wethouders  
van de Gemeente Aalsmeer  
Wethouder C.J. Wijnen  
Postbus 253  
1430 AG AALSMEER

**betreft:** Nieuwe Wet Luchtvaart  
**datum:** 3 juni 2005

Geachte heer Wijnen,

In Het Witte Weekblad van 2 juni jl. lees ik dat u van plan bent vóór 1 juli aanstaande verbeterplannen voor de Nieuwe Wet Luchtvaart aan te leveren bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Uw oproep in April aan burgers om hiertoe voorstellen in te leveren, heb ik gemist, omdat ik die maand in het buitenland vertoefde. Graag doe ik u nu alsnog enkele voorstellen. Ik richt mij dan speciaal op de uren rond de scheiding van dag en nachtrust (s ochtends 5-7 uur en 's avonds 22.00-01.00 uur). Ook richt ik mij vooral op startende vliegtuigen, omdat die over het algemeen (vd vermogen, zware - kerosine - last) veel meer hinder veroorzaken. Ik maak u er ook op attent dat de meeste hinder ondervonden wordt van de Aalsmeerbaan en van startende vliegtuigen in Zuidelijke richting vanaf Kaagbaan en Zwanenburgbaan.

#### 1. Spreiding

In de bijeenkomst in de burgerzaal over Schiphol, gehouden in 2004, werd door veel inwoners van Aalsmeer een oproep gedaan het lawaai, de stank en de milieuvervuiling zo veel mogelijk te spreiden. In dezelfde bijeenkomst opperde mevrouw Ada Wildeman als voorzitter van de CROS de mogelijkheid net als de weersvoorspelling in de toekomst op basis van de weersverwachting ook uitspraken te doen over de te verwachten hinder, zodat je tevoren kunt beslissen of je buiten op je terras of in je tuin zult gaan zitten of niet. Spreiding en dus evenredige verdeling van hinder lijkt het meest rechtvaardig. Dat moet in de tijd gezien dan wél over een langere periode dan een dagdeel worden gezien. Ik baseer mij mede op mijn werk in de terminale thuiszorg en in hospice Thamer Thuis in De Kwakel. Ik doe dat werk meestal buiten de kantooruren. Ik merk dan vooral in de zomermaanden, als het erg druk is op Schiphol, het volgende: Er komen enkele vliegtuigen kort na elkaar (interval 3 minuten) laag over. Gevolg: alle patiënten wakker en onrustig. Het is dan even - ±20 minuten - stil, (d.w.z. datje in de verte vliegtuigen hoort, die van andere banen gebruik maken) waardoor de mensen weer inslapen en dan komen er wéér enkele vliegtuigen kort na elkaar over.

Dit alles zonder dat de windrichting of andere omstandigheid in die tussentijd is veranderd. Zorg dus voor spreiding verder gespreid over de dag of de week.

#### 2. Uitdraaien

Niet voor niets zijn er bij iedere baan aanvliegroutes met richtpunten. Het aanvliegpunt voor landen op de Aalsmeerbaan ligt bijvoorbeeld boven Nieuwkoop. Dit zijn en blijven echter richtpunten, zonder de (wettelijke) verplichting daar precies gebruik van te maken. Door de GPS (Global Positioning System) komen steeds vaker toestellen op een laat en

laag moment indraaien. Zo kan het voorkomen dat een toestel in de hele lengterichting laag over de Kudelstaartseweg vliegt en pas boven de Hommeer op de aanvliegeroute komt Nogmaals: bij landende vliegtuigen is de hinder minder groot dan bij startende. Deze aanvliegeroutes worden echter bij het starten helemaal niet meer aangehouden. Zodra het vliegtuig enkele honderden meters gestegen is, wordt het kennelijk vrij gelaten om uit te draaien naar de uiteindelijke richting van bestemming. Dit betekent dat het vliegtuig schuin een bocht maakt. Met hellende vleugels in een bocht heeft het veel meer motorvermogen nodig, dan wanneer het rustig rechtuit zijn weg zou vervolgen om pas op grote hoogte van koers te veranderen.

Het vliegtuig maakt dus niet alleen méér lawaai en verbruikt méér kerosine (= stookolie!), maar komt ook boven woongebieden (de aanvliegeroutes en richting van de banen zijn immers zo gekozen om zo veel mogelijk de woongebieden te ontzien).

Uithoorn heeft veel meer last dan nodig door te vroeg uitdraaien vanaf de Aalsmeerbaan en Aalsmeer lijdt veel sterker dan nodig door vroegtijdig uitdraaien vanaf de Zwanenburgbaan en vanaf de Kaagbaan.

### 3. Houding Luchtverkeersleiders

Luchtverkeersleiders hebben een machtspositie. Het meest navrante voorbeeld is de ramp in de Bijlmermeer, waar de vliegers geen toestemming hadden gekregen om de meest nabije baan op te zoeken, maar gedwongen werden een omweg over de Bijlmer te maken. In een vergelijk met luchtverkeersleiders van andere vliegvelden in ons land (allen hebben dezelfde opleiding in Hoofddorp doorlopen) blijken de luchtverkeersleiders van Schiphol zich ook superieur te voelen: zij zijn belangrijk, hebben de meeste vliegtuigen en zijn de spin in het netwerk. Bij de opleiding wordt er amper op deze aspecten gelet en later tijdens het werk komt het vrijwel helemaal niet meer aan de orde. Het vliegwereldje is gesloten en op zichzelf gericht. Dit bevordert wellicht de veiligheid, maar de andere aspecten (sociaal, milieu e.d.) komen beslist enorm tekort

### 4. Vertegenwoordigd?

Het valt mij op dat in Uithoorn, mede door het duidelijk aan de weg timmeren van het Platform Overlast Schiphol Uithoorn (zie het grote artikel in dezelfde editie van Het Witte Weekblad), veel meer gereageerd wordt op veranderingen vanuit Schiphol.

Van de vertegenwoordigers van de bevolking van Aalsmeer in het bestuur van CROS, wordt zelden iets vernomen. Ik zou niet eens weten wie het zijn en geen van mijn buurtgenoten of anderen plaatsgenoten, die ik er wel eens naar gevraagd heb, kon vertellen door wie wij in dat platform worden vertegenwoordigd. Waarom roepen die mensen niet eens op om u bij te staan bij het verzamelen van reacties voor zo'n missie naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat? Hopelijk kunt u uw gezag eens aanwenden dat die mensen uit de anonimiteit treden en tot (re-)actie over gaan.

Vertrouwende u hiermee enkele bruikbare gesprekspunten te hebben aangereikt, wens ik u succes in uw missie naar het Ministerie.

Hoogachtend,

XXXXXXXX