

V00133

XXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXX Aalsmeer

Gemeente Aalsmeer  
Tav. Dhr  
Postbus 253  
1430 AG Aalsmeer

Aalsmeer, 15 april 2005

Betr.: Verbetervoorstellen mbt. Evaluatie Schipholbeleid

Zeer geachte heer ,

In de Nieuwe Meerbode van 14 april jl. werd de inwoners van Aalsmeer verzocht om "Verbetervoorstellen" mbt. de Wet Luchtvaart bij u in te dienen.

Ik heb de volgende voorstellen:

#### Aalsmeerbaan

- 1) Geen zware (vracht)vliegtuigen op de Aalsmeerbaan, mn. die opstijgen.
- 2) Geen nachtvluchten op Aalsmeerbaan, ook niet zogenaamd uit "overmacht" wegens omstandigheden.
- 3) Bij gebruik Aalsmeerbaan overdag: geen vliegtuigen al boven de Kommeer laten "uitwaaieren" bij opstijgen of in een "waaier" laten aanvliegen om te landen.
- 4) Wanneer de Aalsmeerbaan gesloten is, geen vliegtuigen van andere banen van Oost naar West of omgekeerd over Aalsmeer (Hornmeer) laten vliegen.

#### Nachtvluchten

Algemeen

- 5) Verlenging van de officiële nachtperiode tot 07.00 u (ipv. 06.00 u)

Zwanenburgbaan/(Polderbaan)zuidkant

- 6) Geen nachtvluchten Zwanenburgbaan/(Polderbaan) landend vanuit of opstijgend in zuidelijke richting.

Kaagbaan zuidkant

- 7) Tijdens de nacht geen landende of opstijgende zware (vracht)vliegtuigen op de Kaagbaan die aanvliegen vanuit of uitvliegen in zuidelijke of zuidoostenlijke richting.

#### TOELICHTING

ad 1) De zware (vracht)vliegtuigen krijgen moeilijk hoogte en zijn bij de Hornmeer nog erg laag. De meesten draaien bovendien richting Zuid en Zuidoost (naar Azië waarschijnlijk, en zullen in aantal snel toenemen) bij de Hornmeer, waardoor de trillingen en de enorme herrie van de brullende motoren tot in huis te voelen en te horen zijn, laat staan als je zomers in de tuin zit. Bovendien lijken de uitlaatgassen mij ook niet erg gezond. N.B. de "stille" Triple 7 van Boeing maakt bij het opstijgen net zoveel lawaai als de andere grote vliegtuigen.

ad 2) Dit is wel voorgekomen en het CROS zegt dat dit mag omdat het overmacht is.

ad 3) Indien vliegtuigen steeds dezelfde route volgen, stelt het lichaam zich erop in. Bij afwijkingen treedt er een zogenaamde "Aandachtsreflex" op, waardoor je steeds van je werk afgeleid wordt. Dit kost meer energie. (N.B. deze reflex is evolutionair bepaald en kan niet uitgeschakeld worden)

ad 4) Het CROS heeft mij verteld dat dit mag omdat ze dan op een hoogte vliegen waar ze aan andere regels gebonden zijn. Toch werken ze erg storend, omdat ze nog zoveel lawaai produceren, dat er elke keer weer een aandachtsreflex optreedt (zie onder ad 3)

ad 5) Aan het eind van de nacht slaapt iedereen in de zgn. REM-slaap, de lichtste slaapfase waaruit je snel ontwaakt. Deze slaapfase is zeer belangrijk voor ieder mens. Een chronisch tekort leidt tot geestelijke en lichamelijke klachten. (Wanneer mensen in een diepere slaapfase verkeren, komen ze door lawaai in een minder diepe slaapfase. Ieder mens heeft alle slaapfasen nodig. Bij chronische verstoring treden altijd geestelijke en lichamelijke klachten op).

ad 6 en ad 7) Het geluid draagt over water (de Westeinder) erg ver en bij de overheersende (zuid)westen winden in Nederland waait dit rechtstreeks naar Aalsmeer.

Ik hoop dat ik met bovenstaande een bijdrage heb kunnen leveren aan de evaluatie van het Schipholbeleid en verzoek u vriendelijk om mij een copie te sturen van de verbetervoorstellen mbt. de Wet Luchtvaart die u aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat opstuurt.

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

M.M. de Wolf-Hopman  
Jupiterstraat 31  
1431 XA Aalsmeer

Aan B & W. van Aalsmeer  
Postbus 253  
1430 AG Aalsmeer  
Aalsmeer, 11 mei 2005

Zeer geacht College,  
Bijgaand zend ik u een copie van een brief aan Mr. Van Heijst van de Adviescommissie Schadeschap Luchthaven Schiphol Misschien zitten er in deze brief een aantal suggesties die u als gemeente kunt meenemen in de strijd tegen de geluidshinder in Aalsmeer.  
Met vriendelijke groet,

M.M. de Wolf-Hopman

Bijlage: 1

M.M. de Wolf-Hopman  
Jupiterstraat 1  
1431 XA Aalsmeer

Adviescommissie Schadeschap  
Luchthaven Schiphol  
Tav. Mr I.P.H. van Heijst  
Postbus 560  
6800 AN Arnhem

Aalsmeer, 11 mei 2005

Betr.: Schadeschap Luchthaven Schiphol/De Wolf nr 266.0238/bb: verzoek 1431 XA

Zeer geachte heer Van Heijst,

Naar aanleiding van de hoorzitting op 25 april jL heb ik nog een aanvulling.

Het blijft mij behoorlijk verbazen dat de geluidscontouren ten westen van de Aalsmeerbaan zo ver naar het oosten opgeschoven zijn en opeens zo dicht naast elkaar liggen.

Een mogelijke oorzaak zou kunnen zijn dat in de nieuwere berekeningen de variabele "overheersende westenwind" met een relatief hoog gemiddelde opgenomen is.

*Relatief hoog:* een storm komt in Nederland altijd ergens uit het zuidwesten tot noordwesten en bij mijn weten nooit uit b.v. het zuidoosten of zuiden. Deze variabele werkt daardoor zwaarder in de berekeningen door dan andere windafhankelijke variabelen.

**Echter:** Als de wind uit het zuiden (tussen ZO en ZW) waait, **stijgen er altijd** vliegtuigen op van de Aalsmeerbaan! Omgekeerd landen er altijd vliegtuigen op de Aalsmeerbaan bij wind uit het noorden (tussen NO en NW); dit gebeurt ook geregeld al 's morgens vanaf 6.00 u zoals deze week: dit zijn dus nachtluchten! (versluierd genoemd "randen van de nacht"). Voor de berekening van het actuele geluid kan dan geen gebruik worden gemaakt van een geluidsberekening waarin de variabele "overheersende westenwind" opgenomen is die bovendien ook nog relatief te sterk is! Het geluid en de stank waaien dan recht naar ons toe en worden dan echt niet teruggeduwd door een sterke westen wind.

#### Opstijgende nachtluchten op de Kaagbaan en Zwanenburgbaan

Dit gebeurt hoofdzakelijk bij overwegend westen tot zuidwesten wind. In dit geval waaieren de geluidscontouren breder naar het oosten uit zoals in uw overzicht. Indien echter geen rekening is gehouden met het feit dat geluid over water erg veel verder draagt dan over land, komen deze contouren niet ver genoeg.

In het algemeen zou ik hier nog aan toe willen voegen dat Aalsmeer midden in een kassengebied ligt. Glas weerkaatst geluid net als water veel meer terug dan het groen in groengebieden. Deze laatste absorberen geluid. Hoe zijn de variabelen "water" en "glas" in de berekeningen meegenomen en wordt het **juiste gewicht** eraan toegekend?

U vertelde mij dat de geluidscontourkaarten die u mij toonde uit 1996 stamden, volgens de "oude" berekeningen" dus. De nieuwe berekeningen zijn veel ingewikkelder ("verhullender") gemaakt (Prof. Berkhout heeft niet voor niets geen vergelijking tussen de oude en de nieuwe berekeningen mogen maken!).

In dit kader is de informatie in de Cros Nieuwsbrief nr 1-2005 op blz 5 interessant. In de Derde Voortgangsreportage van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) schrijft deze commissie: "Opvallend is dat **metingen** in het algemeen hoger, en **soms aanzienlijk hoger, blijken uit te vallen dan berekeningen**".

Mijn man en ik verzoeken u daarom vriendelijk om bij de beoordeling van onze schadeclaim ook de mening en berekeningen van een onafhankelijke akoestische deskundige mee te nemen, evenals de bevindingen van bovengenoemde commissie (CDV).  
Indien mogelijk zoudt u ons dan bij de al-dan-niet toekenning van onze schadeclaim de naam en de bevindingen van de akoestische deskundige kunnen noemen?

Met vriendelijke groet,

M.M. de Wolf-Hopman