

Vraag 1:

De maatregelen zijn doekjes voor het bloeden en het ergste is dat de minister, de luchtvaart en I&W dit weten. Zij hebben dezelfde rapporten tot hun beschikking die de omwonenden ook kennen. Het enige verschil is dat zij niet aan den lijve ondervinden wat geluidsoverlast met je doet en hoe dat ziek maakt, want anders zouden ze er niet zo luchtig over doen.

Vraag 2:

Fase 1:

Stillere vliegtuigen zijn net als sjoemeldiesels alleen op papier stiller. Ze leveren slechts 3 dB geluidswinst op. In de praktijk blijft daar 1 dB van over. Er wordt sinds 2010 al met stillere vliegtuigen gevlogen en die hebben volgens onderzoek slechts een winst van 0,57 dB opgeleverd. Voor vliegtuigen die met 80 tot 100 dB overkomen, is dat niets. Bovendien heeft onderzoek aangetoond dat de frequentie waarmee vliegtuigen overkomen een groter causaal verband hebben met overlast dan de geluidsuitstoot, maar daar wordt nauwelijks naar gekeken.

Fase 2: punt 1: Gebruik van Schiphol voor lawaaiige vliegtuigen wordt duurder (nieuw):

Maar daarmee weer je ze niet. De kosten zullen gewoon doorberekend worden.

Punt 2: Weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht (nieuw);
Zie argument van fase 1: frequentie is belangrijker en juist die moet omlaag

Punt 3: Minder gebruik van de start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden;

Dus mensen in de rustigere gebieden gaan in de herrie worden gezet? Waar kun je rondom Schiphol dan nog rust vinden? In de stad niet. In de polder dus ook niet. Geen goed plan.

Punt 4: Meer vliegtuigen vervangen door nieuwe toestellen (nieuw); Afgezien dat nog steeds de vliegfrequentie relevanter is, hoe ga je afdwingen dat de oude toestellen vervangen worden door nieuw? De enige maatschappij van Nederland is de KLM maar er vliegt veel meer op Schiphol. De overheid kan KLM evenmin dwingen hun vloot te vernieuwen. En lees ook de opmerking van mevrouw Rintel hierover: de vlootvernieuwing die KLM zelf voor ogen hebben, moet worden terugverdiend door, let op, méér te vliegen en dan komen we vanzelf weer uit bij een hogere vliegfrequentie die, niet onverwacht, meer overlast zal veroorzaken.

Punt 5: Minder vluchten in de nacht – maximaal 27.000 vluchten per jaar;
Dat zijn nog altijd 74 vluchten per nacht. Daar liggen mensen nog steeds wakker van.

Punt 6: Lager totaal aantal vluchten – maximaal tussen 460.000 en 470.000 vluchten per jaar.

Er kan nog zo vaak het woord “krimp” gebruikt worden, deze aantallen zijn feitelijk groei. De wet bepaalt dat er zo’n 400.000 tot 420.000 vluchten per jaar uitgevoerd mogen worden en dat is bovendien berekend met onjuiste input die in het nadeel van de omwonenden werkt. Dat reeds sinds 2011 de wet overtreden wordt met veel meer vliegbewegingen (in 2018 zelfs maar liefst zo’n 100.000 (!) vluchten teveel) en dit door de overheid op alle fronten gefaciliteerd wordt door niet te handhaven en alle handhavingsverzoeken van omwonenden en organisaties af te wijzen (sommigen aantoonbaar op voorhand, met dank aan van der Wal), vermaakt niet als vanzelf de illegaal toegeëigende extra vliegbewegingen tot recht. In een land als Nederland zou je verwachten dat partijen die zichzelf rijk rekenen en hun verdienmodel op een illegaal aantal vluchten afstemmen, zelf opdraaien voor het probleem dat ze hebben gecreëerd. In plaats daarvan wordt na 13 jaar wet overtreden nog altijd de prijs afgewenteld op de 1,4 miljoen

omwonenden die het mogen bekostigen met hun nachtrust en gezondheid. Het is centen boven mensen, net als in Groningen.