

Excellentie,

Vooropgesteld, als de voorgestelde maatregelen bedoeld zijn om om- en onderwonenden een betere rechtspositie te geven, dan zijn die maatregelen verre van voldoende. Als de maatregelen bedoeld zijn om overlast te verminderen voor al die 1,4 miljoen om- en onderwonenden, dan zijn de maatregelen ook ruim onvoldoende.

Daarnaast heb ik de indruk dat u nu overhaast, onder druk van externe factoren, een balanced approach procedure wilt doorlopen. En dat terwijl het nog steeds geldende LVB van 2008 dateert, waardoor een balanced approach procedure helemaal niet nodig is.

Met alle voorgestelde krimpbesluiten, het vervolgens terugdraaien ervan, verhalen over "50% stillere vliegtuigen", druk vanuit Brussel en de VS, experimenteerregelingen en nog veel meer, wordt er een soort rookgordijn gecreëerd waardoor de gemiddelde burger het spoor volledig bijster is geraakt. En dat terwijl u die burger juist een betere rechtspositie wilt geven!

Voorts krijg ik de indruk dat er, naast het rookgordijn, een papieren werkelijkheid wordt gecreëerd. Een papieren werkelijkheid waarin de praktijksituatie flink afwijkt van wat men op papier bedenkt. Het beste voorbeeld is het gebruik van de Lden systematiek, waarbinnen geluidscontouren worden berekend. Voor veel modellen geldt dat het nogal bepalend is, welke data in die modellen gestopt worden. Dat betekent dat er wél met de juiste en meest actuele gegevens gerekend moet worden! In het geval van geluidscontouren betekent dat de meest actuele gegevens omtrent bevolkingsdichtheid in het gebied dat het betreft. In het geval van het aantal decibellen dat hoorbaar is op de grond, betekent dat niet de opgave van de fabrikant zou moeten worden gebruikt, maar het aantal decibellen dat op de grond daadwerkelijk gemeten wordt.

Ook u weet waarschijnlijk vast dat een reductie op papier van 3 dB aan L_{Amax} 50% minder geluid tot gevolg heeft, maar dat het menselijk gehoor een dergelijke reductie helemaal niet kan waarnemen. Voorts is van deze 3dB papieren reductie in de praktijk weinig meer over, want dan wordt er slechts 1 dB reductie gemeten. Kortom, een papieren werkelijkheid. U zou kunnen overwegen om veel meer geluid te gaan laten meten in plaats van laten berekenen.

Als u de om- en onderwonenden een betere rechtspositie wilt geven, dan zou daar ook het eerlijk verdelen van geluidsoverlast bij kunnen horen. Op dit moment is het zo dat een klein gedeelte van de om- en onderwonenden buitensporig veel overlast ondervindt. Denk hierbij niet alleen aan de woonkernen vlak bij de meest gebruikte banen, maar ook aan de om- en onderwonenden iets verder van de luchthaven, waar héél veel vliegtuigen laag overvliegen.

Een voorbeeld is de gemeente Nieuwkoop. Dalende vliegtuigen naar de Aalsmeerbaan komen allemaal over de dorpen Nieuwkoop, Ter Aar, Zevenhoven, Nieuwveen. Soms wel 60 per uur. Stijgende vliegtuigen naar het zuiden, ongeacht welke baan er wordt gebruikt (Kaagbaan, Aalsmeerbaan naar het zuiden, Polderbaan en Zwanenburgbaan naar het noorden, afbuigend over Amsterdam naar het zuiden en Buitenveldertbaan naar het oosten en dan afbuigend naar het zuiden: alle vluchten worden over Nieuwkoop geleid.

Het zou al enorm schelen als een deel van deze vluchten een stuk westelijker (Alphen aan den Rijn, of ten westen van Alphen aan den Rijn) of ook oostelijker naar het zuiden zouden gaan). Nu ligt er een vast knooppunt/vliegroute boven Nieuwkoop, waardoor de inwoners van de gemeente Nieuwkoop buitensporig veel overlast te verduren krijgen en andere gebieden worden ontzien. Lusten en lasten eerlijk verdelen!

Enkele belangrijke vragen, in het kader van de rechtspositie zeer belangrijk:

- Hoe en wanneer gaat er gehandhaafd worden?
- Hoe gaat er gesanctioneerd worden bij overtredingen?

Of wordt het weer een gevalletje van "anticiperend handhaven", of van het zoeken naar mazen in de wet, zoals experimenteerregelingen?

Kortom, al deze maatregelen vallen of staan met de invulling ervan. Gemeten of berekend? Papier of praktijk? Gaat het nu om de burger, of om het bedrijfsleven?

Ik wens u veel succes en wijsheid toe.

F.A.W. Aldershoff, Nieuwkoop

Fase 1:

- Stillere vliegtuigen in de nacht: stillere vliegtuigen bestaan alleen op papier, niet in de praktijk. Dit zal dus niks bijdragen aan het ervaren van minder overlast, vooral als binnen de Lden systematiek de geluidsruimte die dan in de nacht wordt "vrijgemaakt", elders mag worden ingezet. En omdat nachtvluchten zwaarder meetellen, betekent het dat er op andere tijdstippen van de dag er méér vluchten voor in de plaats komen. Dit is niet het verminderen van overlast, maar het faciliteren van groei op andere tijdstippen!

De enige manier om de overlast te verminderen is door de geluidsruimte die dan wordt vrijgemaakt, niet uitwisselbaar te laten zijn.

Fase 2:

- Gebruik Schiphol wordt duurder: ontmoedigingsbeleid om met minder lawaaiige toestellen te gaan vliegen. Hiervoor geldt dat dit écht een papieren werkelijkheid is. Want: zoals hierboven beschreven, stillere toestellen bestaan niet, en als ze al zouden bestaan, dan is het menselijk gehoor niet in staat die vermindering van 1-2 dB op te pikken. Dit gaat niet helpen in het ervaren van minder overlast.

Waar namelijk compleet aan voorbij wordt gegaan in de discussie omtrent "stillere" vliegtuigen, is dat overlast niet alleen wordt veroorzaakt door het aantal decibellen per vliegtuig, maar ook door het aantal vliegtuigen. En misschien wel júíst door het aantal vliegtuigen! Ik heb liever 10x een Boeing 747 per uur over mijn huis, dan 60x een Airbus A321neo.

- Weren luidruchtige toestellen in de nacht:
Zo lang geluidsruimte uitwisselbaar is en de nacht "zwaarder telt" dan overdag, wordt hiermee op een ander tijdstip alleen maar méér overlast gecreëerd. Dit werkt dus niet.

Daarbij is het nu zo dat vooral aan de randen van de nacht, zo vanaf ongeveer 5 uur 's ochtends, de vlieggoot naar het zuiden wordt opengezet voor met name Transavia. Soms komen er tussen 5 en 7 uur wel 40-50 toestellen laag over dit gebied en dan is men al meerdere keren wakker geworden.
Met andere woorden, niet alleen een lawaaiig toestel midden in de nacht is vervelend, maar vooral de hoge frequentie van "iets minder lawaaiige" toestellen aan de rand van de nacht, bij het naar bed gaan tussen 22 en 23 uur 's avonds en de vroege ochtend tussen 5 en 7 uur, levert extra overlast en slaaponderbreking op.
- Minder gebruik van start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden:
 1. Dit helpt niet op die tijdstippen, omdat verreweg de meeste mensen dan aan het werk zijn, of op school, en dus niet thuis.
 2. Banen op die momenten sluiten, betekent banen op andere plekken langer/vaker open, en dus verplaatsing van de overlast naar andere gebieden. Dat betekent dat de mensen in die gebieden dan dus meer overlast krijgen. En dat terwijl het hier toch gaat om de rechtsbescherming van élke individuele burger? Is die burger in de polder dan minder belangrijk dan de burger in de stad? Die indruk wekt het wel, ook zo lang veel vluchten "om" de grotere steden worden geleid (zie boven).
- Minder vluchten in de nacht:
27.000 vluchten is nog steeds ruim 85 vluchten per nacht. Dat is veel te veel, als je mensen écht een goede nachtrust wilt gunnen. Een volledige nachtsluiting is het enige dat écht helpt, maar dan wel echt tot 7 uur 's ochtends, want er is niks zo vervelend als het meermaals gewekt worden door een vliegtuig tussen 5 uur en 7 uur 's ochtends.
- Lager totaal aantal vluchten:
Dit is de enige maatregel die écht zoden aan de dijk zet. Minder vliegtuigen betekent per definitie minder overlast. Maar het is wel een sigaar uit eigen doos, want sinds ongeveer 2010 wordt de limiet van maximaal 400.000-420.000 vluchten al jaarlijks overschreden. Met andere woorden, 460.000-470.000 is geen krimp, maar nog steeds groei!

Ook hier geldt dat alsnog de overlast dan bij die 460.000 eerlijk verdeeld moet worden. Dus, alle banen evenredig gebruiken en meerdere vliegroutes van/naar die banen, in plaats van vaste. Vluchten verdelen over het gehele gebied in plaats van de vaste NextGen-

vlieggoten, want als je als individu daaronder woont, dan ben je vogelvrij verklaard. En ook dat individu heeft rechtsbescherming nodig.

Let wel, deze 460.000-470.000 is van alle voorgestelde maatregelen de enige met een meetbare, vaste en dus handhaafbare norm!

Fase 3:

- Gedeeltelijke nachtsluiting:

Dit valt of staat met de vraag of de geluidsruijme uitwisselbaar is, en of er dan op andere tijdstippen groei wordt gefaciliteerd. Als dat het geval is, dan is het een sigaar uit eigen doos.

Als er tijdens deze nachtsluiting alsnog vele vliegtuigen tussen 6.00-7.00 kunnen vertrekken, over de vaste routes, dan hebben die onderwonenden daar vrij weinig aan. Die worden alsnog vroeg wakker en ervaren slaaponderbreking.