

Vervolgreactie op “Toetsingskader Schiphol”

door Margriet Ruiter

Op donderdag 2 april heb ik gebruik mogen maken van het inspreekrecht tijdens de meningvormende Raad. Hiervoor mijn dank. Na mijn 5-minuten-spreektijd heb ik braaf mijn mond gehouden. Zo hoort dat toch? Tijdens de discussie die volgde viel mij op dat er verschil is tussen de geluidshinder die je mag verwachten volgens de regelgeving - zoals we die van de heer Paymans hoorden – enerzijds, en de werkelijke geluidshinder zoals ik die heb ervaren. Daarom stuur ik u deze aantekeningen. Ik ben altijd bereid om een en ander toe te lichten.

Aantal vliegtuigen per minuut

Wij hebben hier regelmatig geluidshinder gehad van twee en soms zelfs drie vliegtuigen tegelijk! Uiteraard alleen op topdrukke tijden. Vraag me niet wat ze precies deden, want dat kan van alles geweest zijn: landen, overvliegen, opstijgen of in de wachtkamer hangen.

Hoger aanvliegen en in glijvlucht aanvliegen.

Dit gebeurt wel degelijk! Met name de bewoners van Castricum zijn tevreden over de resultaten van het experiment dat boven hun gebied gehouden is. Ik ben er van overtuigd dat ook in ons gebied steeds vaker hoger wordt aangevlogen en in glijvlucht. Het effect is prima.

Minimum vlieghoogte

Volgens de heer Paymans is het nergens voor nodig dat vliegtuigen op 2000 voet vliegen, dit is ± 600 meter. Volgens hem doen ze dat ook niet.

Soms doen ze dat helaas wel. In de loop der jaren heb ik ongeveer vijf keer gemeld dat een vliegtuig volgens mij te laag vloog. In alle gevallen kreeg ik als antwoord dat ze inderdaad onnodig zeer laag gevlogen hadden, maar nog net binnen de toegestane norm. In één geval kreeg ik als specificatie dat het vliegtuig lager dan 2000 voet vloog, maar nog wel binnen de tolerantiegrens. Het lijkt mij geen gek idee om de minimum vlieghoogte te verhogen naar 3000 voet. Zeker omdat de tolerantiegrens nog lager ligt en zeker ook omdat elders de minimum vlieghoogte 2500 voet is.

CROS

CROS doet fantastisch werk! Met goede resultaten. Laat Nieuwkoop asjeblijft lid blijven van CROS! Wilt u weten wat CROS deed en nog doet? Kijk op www.crosnet.nl

Het zou fijn zijn als CROS de klachtenlijn weer gaat beheren. Zij deden het beter dan de huidige website www.bezoekbas.nl

Klachten over vliegtuighinder

Het is belangrijk dat we laten weten of en wanneer we overlast hebben van vliegverkeer. Een voorbeeld: een paar jaar geleden zijn vliegroutes wettelijk aangepast mede op basis van de binnengekomen klachten. Ander voorbeeld: de mensen rond Castricum hebben “moord en brand geschreeuwd” toen de Polderbaan hen van hun rust beroofde. Hun protesten hadden resultaat! Als wij in Nieuwkoop niets van ons laten horen, denkt “Schiphol” dat wij nergens last van hebben. Het resultaat zal zijn dat de geluidsoverlast van wel-klagers verschoven wordt naar het niet-klagende Nieuwkoop..

Dank voor uw aandacht
Ik wens u veel wijsheid

N.B. De volgende pagina is de digitale versie van de handout die de raadsleden hebben gekregen op 2 april 2009.

Meningvormende Raad 1, donderdag 2 april 2009

Reactie op “Toetsingskader Schiphol”

door Margriet Ruiter

Ik ben blij dat de gemeente Nieuwkoop zich inzet om de overlast van de activiteiten van Schiphol zo veel mogelijk te beperken, te beheersen en te mitigeren. Dit is kei- en keihard nodig. Op mijn adres, De Schepegaten in Nieuwkoop, heb ik veel last van geluidshinder. Schiphol heeft in de laatste jaren al wat dingen aangepast, waardoor het geluid zachter is geworden. Het aantal vliegbewegingen neemt echter toe, waardoor onze landelijke rust dreigt te verdwijnen. Ik probeer mee te denken aan oplossingen. Daarom deze opmerkingen bij het toetsingskader.

Bij 1.2 Geen vliegroutes over bebouwd gebied

Liever schrijven: Geen vliegroutes over of dicht langs bebouwd gebied

Helemaal eens! Daarbij is het zaak dat de routes ook op flinke afstand van de randen van de bebouwing komen. Anders heeft slechts een klein deel van een woonkern plezier van deze regel.

Bij 1.4 Vaste vliegroutes voor landend verkeer

Een vaste vliegroute is natuurlijk ideaal als deze zodanig te ontwerpen is dat niemand er last van heeft. Tussen Nieuwveen en Zevenhoven??

Als dat niet kan, is het beter om “waaierend” in te voegen. Daardoor wordt de geluidshinder verdeeld over meerdere “slachtoffers”. In de praktijk betekent dat bijvoorbeeld: één vliegtuig in drie minuten (waaierend) in plaats van drie vliegtuigen in één minuut (vaste route)

Kortom: alléén maar een vaste vliegroute vragen als niemand last heeft van diezelfde route.

Bij 1.5 Landend verkeer hoger laten aanvliegen.

Liever schrijven: Landend verkeer hoger én in glijvlucht laten aanvliegen

Hoger aanvliegen en in glijvlucht aanvliegen gebeuren al. Het effect is prima: minder lawaai. Laten we dus vooral niet vergeten te noteren dat de glijvlucht ook belangrijk is.

Minimum vlieghoogte verhogen

De minimum vlieghoogte is te laag: 2000 voet. Je schrikt je wild als er een vliegtuig zo laag over je huis vliegt. Gigantische herrie! Soms maakt een vliegtuig onnodig gebruik van deze minimum hoogte. Moderne vliegtuigen kunnen hoger aanvliegen. Dus: de minimum vlieghoogte kan gemakkelijk verhoogd worden. Bijvoorbeeld naar 3000 voet. Kan de gemeente Nieuwkoop dit niet eens aankaarten?

Wat is het nut van het baken?

Moderne vliegtuigen hebben het baken niet nodig. Toch loopt de hartlijn van de aanvliegroute over het baken. Moeten we niet proberen om het baken weg te krijgen in de toekomst? Helpt dat misschien om andere aanvliegroutes te realiseren?

Dank voor uw aandacht

Ik wens u veel wijsheid