

## Strategische nota Schiphol 2012

Reactie op reactie van de bewoners + aanvullende opmerkingen

### Opmerking bewoners

### Reactie

Inleiding	
Opmerking: Welke wijziging	Toegevoegd is dat bedoeld wordt de wijziging van het Rijksbeleid zoals dat was vastgesteld bij de inwerkingtreding van de Wet luchtvaart in 2003.
Opmerking: De raad van Velsen is niet geïnformeerd over de Voortgangsnotitie	Op 9 februari 2010 is een collegebericht naar de raad gestuurd - pfh. Karel Ockeloen
<b>Stand van zaken</b>	
Opmerking: Overdreven statement	v.k.a.
Opmerking: Anticiperen op acceptatie NHHS	In de nota wordt gesteld dat 'naar verwachting' het beleid niet zal wijzigen. In het advies te starten met het experiment is opgenomen dat een afsluitend advies wordt uitgebracht over de vraag of een nieuw stelsel ingevoerd moet worden en zo ja op welke wijze. Conclusie: niet eens met opmerking
Opmerking over verwezenlijken van de kernpunten in de voortgangsnotitie	Er is een collegebesluit waarbij is ingestemd met de voortgangsnotitie. Ook in Velsen (zie opmerking hierboven) Dat de bewoners het niet eens zijn met de conclusie is bekend.
Toevoegen zinsnede "zij het dat deze slechts beperkt effect hebben voor onze regio" aan uitvoeren hinderbeprekende maatregelen	Niet overnemen; het gaat erom dat voorzien wordt in de uitvoering van hinderbeprekende maatregelen
Toevoegen zinsnede "mits deze niet over of vlak langs woonkernen lopen"	De discussie over vliegen over woonkernen speelt al vanaf 2004. In alle nota's is opgenomen dat de gemeenten niet tegen vliegen boven het grondgebied van de gemeenten zijn, maar dat wel zo veel als mogelijk boven onbewoond gebied gevlogen moet worden.
Transition Layer	Transition Layer is geen vakjargon voor CDA. De TL is een overgangslaag tussen de weergave in daadwerkelijke hoogte (feet) en in vliegniveau (Flightlevel). Uitleg is toegevoegd:
Toevoegen onder aspecten die niet zullen kunnen leiden tot het in eerdere visies vastgelegde resultaat -max. 9% gehinderden, overeenkomstig wegverkeer	Het niet halen van dat doel is daar niet opgenomen omdat dit weer een kernpunt is in de nieuwe visie. Als we vinden dat het niet haalbaar is dan is het niet logisch dat in de visie terug te laten komen (4.7 dosis-effectrelatie)
Opmerking: Het is prematuur dat aspecten waarin door het Aldersadvies wordt voorzien niet meer terug komen omdat nu al niet voldaan wordt aan het akkoord	1. Het akkoord laat ruimte voor het maken van nadere afspraken t.a.v. de voortgang en 2. Partijen aan de Alderstafel stemmen vooralsnog in met het "uit de pas lopen" met het tijdspad voor de invoering van CDA's; dat betekent dus indirect instemming met het advies. Het niet terug komen van aspecten waar door het Aldersadvies in wordt voorzien heeft te maken met het kader dat gevormd wordt door het Aldersadvies e.a.
Blz. 5 – toevoegen "vanwege voornoemde redenen" om de indruk weg te nemen dat het	Akkoord, de zin is aangepast

opzeggen van de voorzitter de reden is geweest het lidmaatschap van CROS op te zeggen	
<b>Kader</b>	
In de 1 <sup>e</sup> alinea een opmerking plaatsen dat het beleid nadelige aspecten bevat voor onze regio.	Het gaat om het kader. Een opmerking over het effect daarvan hoort daarin niet thuis.
Tekstvoorstel: een gelijkwaardige overgang van de voorgaande wet ipv gelijkwaardigheid	In de wet wordt de term gelijkwaardigheid geïntroduceerd. De Memorie van Toelichting op de Wet luchtvaart stelt ten aanzien van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) dat het 1 <sup>e</sup> besluit gericht zal zijn op gelijkwaardigheid met het beschermingsniveau van de PKB. De PKB is een plan geen wet. Voorts wordt ten aanzien van het LIB opgemerkt dat volgende besluiten gericht dienen te zijn op een beschermingsniveau dat gemiddeld per saldo gelijkwaardig is of beter dan het niveau van het 1 <sup>e</sup> besluit. Of sprake is van een gelijkwaardig beschermingsniveau wordt beoordeeld aan de hand van criteria zoals die zijn opgenomen in de overgangsartikelen van de wet en gebaseerd zijn op aantallen woningen of mensen die aan een bepaalde geluidbelasting of externe risico worden blootgesteld. Het laatste deel van de in de reactie voorgestelde tekst (=voorgaande wet) heeft betrekking op de PKB, dat is een plan, geen wet. <b>Conclusie: tekst niet aanpassen</b>
Opmerking dat nooit deugdelijke argumentatie is gegeven voor instemming met Aldersadvies	Mening van de bewoners - opmerking v.k.a.
Opmerking: Economische aspecten zijn in de Luchtvaartnota erg op de voorgrond geplaatst. Daar is door ons in een brief bezwaar tegen gemaakt.	De reactie is in die zin correct dat de gemeenten gereageerd hebben op de Luchtvaartnota. Bezwaar gemaakt is onjuist. In de antwoordbrief is daar door het ministerie niet op ingegaan. Inmiddels is de Luchtvaartnota door de kamer vastgesteld. De opmerking v.k.a.
De 1 <sup>e</sup> 2 opmerkingen op blz. 7 borduren voort op de Luchtvaartnota	v.k.a.
Opmerking: Suggestie de Nota Ruimte naar voren te halen na paragraaf 3.2.	De Nota Ruimte is geen wet- of regelgeving, maar beleid zoals de Luchtvaartnota. De plek is dus correct: na het luchtvaart regime het RO-regime
<b>Visie</b>	
Vervangen Schiphol voor 'een luchthaven'	In de Strategische nota 2007 staat dat <i>Schiphol</i> van belang is voor de regionale en nationale economie. In de 1 <sup>e</sup> alinea wordt gerefereerd aan die nota; dat betekent zo veel mogelijk 1 op 1 de tekst overnemen. Overigens zou het overnemen van de suggestie kunnen betekenen dat het ook Eindhoven, Lelystad of zelfs een luchthaven in zee zou kunnen zijn.
Vliegen over onbewoond gebied / niet over of vlak langs woonkernen	De discussie over deze formulering speelt al vanaf 2004. In strategische nota's etc. is gekozen voor deze formulering ondanks de opmerkingen van de bewoners
Toevoeging voor eenvoudige en 4 weken voor meer complexe alsmede per regio en compleet gedocumenteerd	Voorstel is 2 weken aan te houden voor alle besluiten.

<p>Toevoegen "per regio"</p> <p>Toevoegen dat voorstellen '<i>compleet gedocumenteerd</i>' moeten zijn</p>	<p>Akkoord</p> <p>Als voorstellen als volledig worden gezien als de consequenties zowel negatief als positief aangegeven moeten worden is <i>compleet gedocumenteerd</i> overbodig.</p>
<p>De zin "inclusief daarmee verband houdende .....Luchtruimvisie onder 1.a staat niet in het Aldersadvies, dus weglaten</p>	<p>Akkoord.</p> <p>Dit betreft uitwerking van het Aldersadvies en wordt opgenomen onder 4.2</p>
<p>Onjuiste weergave Strategische nota (SN 2007)</p>	<p>De tekst in de SN 2007 werd verschillende geïnterpreteerd. De tekst is aangepast met als doel interpretatieverschillen zo veel als mogelijk te voorkomen.</p>
<p>Implementatie CDA – tijdpad genoemd in Aldersadvies</p>	<p>In het Aldersadvies wordt geen tijdpad genoemd wel in het desbetreffende convenant Desondanks is het advies: tijdpad toevoegen. T.a.v. de opmerking dat dan duidelijk wordt dat de sector zich niet aan het advies houdt – zie onder stand van zaken –bladzijde 1 voorlaatste opmerking</p>
<p>Toevoeging mits niet over of vlak langs woonkernen</p>	<p>Zie discussie over zo veel mogelijk vliegen over onbewoond gebied onder stand van zaken. Niet opnemen</p>
<p>Opmerking: Dat inmiddels is gestart met de realisatie is onjuist omdat de start pas is voorzien in 2012.</p>	<p>De opmerking heeft betrekking op de daadwerkelijke invoering. Bedoeld is aan te geven dat is gestart met de voorbereiding van de realisatie. Voorstel: tekst aanpassen</p> <p>In dezelfde alinea is gesteld dat verwacht wordt in 2012 te kunnen starten met de geluidarme configuratie zoals door de bewoners wordt aangegeven.</p>
<p>Welke Commissies Regionaal Overleg (CRO)?</p> <p>Vraag of die CRO's relevant zijn voor ons</p>	<p>Iedere luchthaven kent zijn CRO's, niet alleen Schiphol. Voordat de Luchtvaartwet over is gegaan in de Wet luchtvaart werd gesproken over art. 28 commissies. Na de overgang werden dat CRO's.</p> <p>Lijkt mij niet.</p>
<p>Suggestie toevoeging aan waar de gemeenten de Luchtruimvisie op toetsen: <i>vermindering van de hinder voor onze regio</i></p>	<p>Opnemen: vermindering van de hinder. 'Voor onze regio' niet opnemen vanwege het per saldo principe uit de Wet luchtvaart</p>
<p>Opmerking: 4<sup>e</sup> fix kan voor meer verkeer zorgen over onze regio</p>	<p>De 4<sup>e</sup> fix is in principe om de luchtzijde afhandeling van verkeer uit het zuidoosten op Schiphol te verbeteren. Uitgangspunt van het NHHS is verkeer uit het westen op westelijke banen en verkeer uit het oosten op oostelijke banen af te handelen.</p> <p>Omat sprake moet zijn van strikt preferentieel baangebruik zal/kan de 4<sup>e</sup> fix inderdaad voor meer landend verkeer op de Polderbaan zorgen</p>
<p>Toevoegingen aan de criteria onder 4.3.</p>	<p>In het concept zijn nu opgenomen de criteria zoals die in het collegevoorstel (december 2010) over het experiment met een NNHS zijn vastgelegd.</p>
<p>Opmerking: toegevoegd zijn beoordelingscriteria</p> <p>Het gaat niet om <i>duidelijkheid</i> over het invoeren van CDA's, maar het invoeren zodat beoordeeld kan worden wat het effect op de</p>	<p>Criteria zijn aangepast. Zie hierboven</p> <p>Criteria zijn aangepast. Zie hierboven</p>

hinder is. Experiment vervangen door stelsel	Akkoord.
Metten van geluid in een aparte paragraaf  niet alleen NOMOS.  Toevoeging 'inzicht in bruikbaarheid systemen'	Metten van geluid is van belang om de omwonenden te informeren, maar vormt geen doel op zich. Daarom geen aparte paragraaf.  In Aldersadvies en NHHS wordt alleen NOMOS genoemd. Daarom wordt hier alleen over NOMOS gesproken  De alinea begint daarmee. De toevoeging is dubbelop in deze alinea.
Microklimaat – vliegtuiggeluid houdt zich niet aan gemeentegrenzen- microklimaatstudies daarom ook niet geen hinder in andere gebieden is geen randvoorwaarde	De tekst komt uit 'nieuwe aanpak microklimaat'. In de nieuwe aanpak wordt eerst een factsheet opgesteld. In de factsheet is die randvoorwaarde opgenomen
Planning microklimaat Spaarndam/etc Opmerking: welke nota wordt bedoeld	Er is geen planning bekend; alleen z.s.m. = onderhavige strategische nota, Tekst aanpassen in : De <i>in voorgaande hoofdstukken</i> geschetste ontwikkelingen
Ontwikkeling Schiphol mag niet leiden tot beperking van <i>huidige en toekomstige</i> RO plannen	Wettelijk gezien dienen huidige plannen te passen binnen de wet die in 2003 van kracht is geworden. Huidige dus niet opnemen; logisch is toekomstige – het opnemen daarvan is daarom overbodig
Toevoegen "meer landelijke"	De discussie over een gebiedsgerichte hindercomponent is überhaupt lastig. Zo is b.v. in stedelijk gebied het achtergrondniveau enorm verschillend. Voor Amsterdam zou niet één component gehanteerd mogen worden vanwege die verschillen. Dat geldt dus ook voor het buitengebied. Op de ene locatie zou een andere component gehanteerd moeten worden dan op een andere. Hier al onderscheid maken tussen buitengebied en meer landelijk buitengebied maakt het niet makkelijker. In de SN 2007 is ook het begrip buitengebied gehanteerd.
Opmerking: aangegeven is dat pas na 2020 de aanpassing van de criteria voor gelijkwaardigheid effectief kan worden?	Vraag is door wie dat is aangegeven!!!!  De tekst zoals opgenomen in de nota komt uit het antwoord van de minister op ons voorstel. Brief: datum 26-10-2009 nummer VenW/DGLM-2009/4289
Titel paragraaf 4.7 Dosis-effectrelatie dekt de lading niet Voorstel is als titel te hanteren 'normering van vlieghinder'	De intentie is niet om vlieghinder te gaan normeren, maar om aan te geven dat het bepalen van aantallen gehinderden en slaapverstoorden voor vliegverkeer op eenzelfde wijze zou moeten geschieden als voor wegverkeer nl maximaal 9% gehinderden bij 48 Lden.
Toevoegen in 2020	akkoord
Verwijderen "in het buitengebied".	Dat is niet correct. In het Aldersadvies (hinderbeperkende maatregelen onder c) op blz. 17) staat " <i>in het 48 dB(A)Lden gebied (het zogenaamde 'buitengebied')</i> ". Daarom tekst laten staan.
Toegevoegd is tekst over acties die zijn uitgezet om inzicht te krijgen in aantallen EGH/ESV per	Bestuurlijk is bepaald dat er geen budget beschikbaar is voor dat onderzoek.

locatie en de ontwikkeling daarvan in verleden en toekomst	De bedoelde acties zijn door de bewoners uitgezet.
Nieuw hinderbeperking. Waar zijn afspraken gemaakt over het voorstel aan CROS om de uitvliegroute ter hoogte van Uitgeest iets naar het oosten te verleggen	De subwerkgroep HB heeft een advies over nieuwe hinderbeperkende maatregelen voorbereid. De intentie is dit voorstel aan de Alderstafel van 14 december te behandelen.
Wat is gebeurt met beide andere voorstellen - n.m.m. worden de toevoegingen op blz. 12 bedoeld	Beide voorstellen dateren van 2008. Ze worden informatief vermeld
<b>Samenwerking/werkwijze</b>	
Lid van CROS v.a. 2003	Correct – typefoutje!!!
Voorstel aan CROS de bewoners te ontslaan. De bewoners zijn daar niet over geïnformeerd.	Vooruitgelopen is op de formele procedure.
Bewoners betrekken bij voorbereiding Alderstafel en BRS	Dit is een bestuurlijke aangelegenheid.
Indienen zienswijze mede namens bewoners zoals in verleden gebeurde	Volgend jaar zijn er formeel geen bewoners meer. Soms werden zienswijzen mede namens bewoners ingediend. Regelmatig was er geen overeenstemming dus werd niet mede namens een zienswijze ingediend
<b>Bijlagen</b>	
<b>Hoofdpijnen Aldersadvies MLT</b>	
Toevoegingen 1 <sup>e</sup> bullit	akkoord
Toevoeging 2 <sup>e</sup> bullit - contour	akkoord
5 <sup>e</sup> bullit – tijdpad m.b.t. invoeren CDA  betekenis RNAV CDA's tijdsplan – staat niet zo in Aldersadvies  5% EGH aanvullend aan criteria voor gelijkwaardigheid	De hoofdpijnen zijn letterlijke tekst uit het Aldersadvies. Voorstel is om die tekst zo te handhaven. Helaas vakjargon; voorstel niet aanpassen Dit tijdpad heeft betrekking op het Europese ATM concept. Zie Aldersadvies - afspraken operationele concept en baangebruik onder c. - (blz. 16) Tekst Aldersadvies. Aan een notitie over de 5% wordt gewerkt binnen de Alderstafel
<b>Hinderbeperkende maatregelen</b>	
Bij formulering maatregelen dient jargon zo veel mogelijk vermeden te worden	Wel jargon gebruiken, maar zo veel mogelijk verklaren
Opmerking dat effect beperkt is, is in tegenstelling tot opmerking Alders dat sprake is van en verdubbeling van het aantal starts.	Er is gesproken over toename, maar ook van een beperkt effect.
Wanneer invoeren ATM systeem	Volgens het Aldersadvies: periode 2009 tot 2020 en verder (blz. 16)

## Aanvullende opmerkingen

Veel van onze opmerkingen heb ik verwerkt in het meegestuurde document. Daarbij heb ik ook gekeken naar het "Standpunt mbt hinderbeperking Schiphol" dd 19 mei 2010 (door sommigen spiekbriefje genoemd). Gezien het feit dat bestuurders en bewoners het eens waren over de eerste tien punten uit die notitie, heb ik deze -voor zover ze ontbraken- in de Strategische Nota (hierna: SN) toegevoegd.

Aanvullend verder nog het volgende

1. gezien de groeiplannen van Schiphol en gezien het Nieuwe Normen- en Handhaving Stelsel (NNHS) zullen we ons sterker moeten gaan verdedigen om de toenemende vlieghinder het hoofd te bieden. Dat geldt voor zowel bewoners als bestuurders. Dat zou kunnen via nauwere samenwerking met de regio bij de andere preferente baan (Leiden, Bollenstreek e.o.). Als bewoners hebben we hiermee reeds een begin gemaakt. Een andere mogelijkheid zou zijn een nauwere samenwerking met alle gemeenten in het buitengebied om een tegenwicht te vormen tegen de overheersing van partijen uit het binnengebied. Of tegenover partijen met sterke economische belangen bij het huidige Schiphol. Toch lezen wij van de noodzaak om alle zeilen bij te zetten nauwelijks terug in de SN.

Dit voorstel is niet in lijn met de uitkomst van de discussiebijeenkomst 21 juni om de inzet te beperken tot intensivering van de participatie in de BRS en Alderstafel

2. wij zijn verheugd te lezen dat de adviezen/meningen van de bewonersvertegenwoordigers hogelijk werden gewaardeerd. Toch lijkt onze positie gemarginaliseerd in de nieuwe overlegstructuur. Wij zouden liever een structuur zien vergelijkbaar met die ten tijde van CROS, gericht op de Alderstafel en gevoed met informatie uit het Aldersoverleg (vanzelfsprekend met respectering van de vertrouwelijkheid). Wij zijn ook geen voorstander van het verminderen van de inspanning in het Schiphol dossier, maar zien vooral de noodzaak om onze inspanningen anders en effectiever te richten.

De keuze voor de structuur is een bestuurlijke gedaan bij de discussiebijeenkomst

3. de SN zal een visie moeten bevatten voor de lange termijn (25-30 jaar vooruit) om van daar uit de aanpak voor de middellange en korte termijn te beschrijven. Dit LT-beeld kan worden geformuleerd op basis van een kritische analyse van de Nota Luchtvaart en van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en andere relevante documenten. Zonder een eigen LT-visie is de kans groot dat van hogerhand genomen maatregelen het voor onze regio gewenste beleid voor de MLT- en KT al op voorhand onmogelijk maken, en we alleen nog iets kunnen doen aan de laatste punten en komma's van het beleid. Zo denken wij dat het terugdringen van de hinder in de nacht en vroege ochtend in onze visie een hoge prioriteit moet krijgen, bijvoorbeeld door een verbod op nachtvluchten na 2020.

Ook voor deze opmerking geldt dat die niet in lijn is met de uitkomst van de discussiebijeenkomst

4. de nieuwe Strategische Nota (SN) beperkt zich in zekere mate op het Aldersakkoord, dus tot 2020. Toch dreigen nu al zaken beklonken te worden voor na die tijd, zoals de 50-50 verdeling van de "opbrengst" van maatregelen. Het lijkt ons belangrijk hier ook al rekening mee te houden.

Een nota tot 2020 lijkt gelet op het gegeven dat de voorliggende nota al de derde is sinds 2003 niet realistisch. Als de 50-50 verdeling aan de orde komt kan daar op dat moment op ingesprongen worden. (N.B. de 50-50 verdeling betekent dat eventueel ontstane milieuruimte voor 50% benut mag worden voor groei van Schiphol en 50% ten goede komt aan de omgeving = minder hinder. Deze suggestie komt van de bestuurders aan de Alderstafel (BRS))

5. de nieuwe SN geeft het wettelijk kader weer, zonder kanttekeningen te plaatsen bij onderdelen daarvan die voor onze regio ongunstig zijn. Dat wekt de indruk dat de gemeenten zich daar zonder slag of stoot bij neerleggen. De vraag is of we ons niet wat strijdbaarder moeten opstellen. Het werken met uitsluitend het saldo van de aantallen uit de gelijkwaardigheidscriteria pakt bijvoorbeeld voortdurend nadelig uit voor onze regio. Bovendien heeft de meegaande opstelling van de gemeenten uit het verleden niet geleid tot minder hinder in onze regio.

Kanttekeningen bij het kader passen niet bij dat onderdeel. In de inleiding is geconstateerd dat het uitwerken van het Aldersadvies actief en kritisch gevolgd moet worden.

De opmerking dat uitsluitend werken met getallen conform de criteria voor gelijkwaardigheid nadelig uitpakt wordt ondervangen door te pleiten voor een gebiedsafhankelijke hindercomponent.

De inbreng heeft o.a. geleid tot hinderbeperkende maatregelen (o.a. CDA). Het resultaat is inderdaad beperkt.

De vraag is wel of een andere opstelling tot een ander resultaat geleid zou hebben.

6. door de verdubbeling van het startend verkeer van de Polderbaan zal de hinder in Velsen, Beverwijk en Heemskerk flink gaan toenemen. Ons lijkt dat die situatie in de nieuwe SN ook nadrukkelijk aan bod zou moeten komen. We gaan ons toch niet stilzwijgend naar de slachtbank laten leiden? Bovendien leiden laagvliegende vliegtuigen boven de IJmond tot onnodige veiligheidsrisico's en roepen deze de vraag op of het beleid om zo min mogelijk over woonkernen te vliegen wel serieus bedoeld is.

De toename van het aantal starts op de Polderbaan vloeit voort uit het Aldersadvies MLT dat het kader vormt van de nota. De vraag is wat verstaan wordt onder "flinke toename".

Criterium voor de BRS en gemeenten bij het experiment met een nieuw stelsel is dat de toename 'acceptabel' moet zijn. Daar zal op worden beoordeeld. (zie onder 4.3 in de nota waar is gesteld dat sprake mag zijn van een marginaal verschil)

7. de CDA-landingen die gunstig zijn voor Heiloo, Castricum en Uitgeest komen wel aan bod. Deze dreigen echter steeds verder te verschuiven naar de toekomst. Dat is in strijd met het Aldersadvies. Zou het daarom niet goed zijn ook aan te geven hoe de gemeenten zullen omgaan met schendingen van de Alders-Convenanten?

De opmerking is op zich terecht, maar het Aldersadvies biedt ruimte voor het maken van nadere afspraken, dus pas in strijd met op het moment dat de Alderstafel dat vindt. De gemeenten zijn echter niet vertegenwoordigd aan de Alderstafel maar indirect (via de BRS). Een standpunt bepalen hoe om te gaan met 'schendingen' is dan ook niet aan de gemeenten.

8. de gevolgen voor de ruimtelijke ordening voor de IJmond gemeenten komen niet aan bod. In hoeverre die nu al concrete beperkingen opleveren kunnen wij niet beoordelen. Maar met de verdubbeling van starts in Noordelijke richting, en de aangekondigde aanpassing van de 20 Ke

contour uit de Nota Ruimte moet gevreesd worden dat de mogelijkheden voor toekomstige woningbouw verder beperkt zullen gaan worden.

Standpunt is verwoord onder 4.4.

9. gebleken is dat het ontbreken van financiële armslag ons parten kan spelen. Bijvoorbeeld bij het onderzoek naar de aantallen EGH/ESV. Het lijkt ons daarom nuttig om het budget dat nu niet langer aan het CROS lidmaatschap besteed hoeft te worden, gereserveerd te houden voor activiteiten ter beperking van de vlieghinder. Wellicht dat dat ondersteunend ingezet kan worden voor de visie **de hinder KAN en Moet minder**.

In het Schipholoverleg is de bewoners al medegedeeld dat de gelden niet voor het genoemde doel worden gereserveerd.

10. zou het niet illustratief zijn om aan de SN enig beeldmateriaal toe te voegen? Bijvoorbeeld van de gevlogen routes over ons gebied, van de ligging van de 20 Ke contour over ons gebied, van de geluidsdeken van Schiphol, van de dosis-effect relaties waarin de verschillen in streefwaarden tussen de diverse vervoermiddelen tot uiting komt. Enkele van die plaatjes heb ik bijgevoegd. Plaatjes zeggen vaak meer dan woorden.

Op zich is toevoegen van plaatjes prima, maar de voorgestelde plaatjes zijn n.m.m. niet in lijn met de visie

11. gezien het belang van het meten van geluid, verdient het aanbeveling dit in een aparte paragraaf onder te brengen (staat nu een beetje weggestopt onder het experiment met NNHS).

Meten van geluid is inderdaad belangrijk – zie de nota, maar vormt geen doel op zich, daarom wordt er geen aparte paragraaf aan gewijd